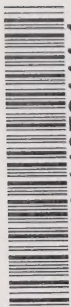


CA1
XC 3
-1990
R 11



3 1761 11972444 1



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761119724441>

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 1

Tuesday, February 20, 1990
Thursday, February 22, 1990

Chairman: Bill Domm



CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 1

Le mardi 20 février 1990
Le jeudi 22 février 1990

Président: Bill Domm

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Legislative Committee on*

BILL C-5

An Act to amend the Railway Act

*Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif
sur le*

PROJET DE LOI C-5

**Loi modifiant la Loi sur les
chemins de fer**

RESPECTING:

Order of Reference

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the Thirty-fourth Parliament,
1989-90

Deuxième session de la trente-quatrième législature,
1989-1990

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 1

Tuesday, February 20, 1990

Thursday, February 22, 1990

Chairman: Bill Domm



CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 1

Le mardi 20 février 1990

Le jeudi 22 février 1990

Président: Bill Domm

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Legislative Committee on*

BILL C-5

An Act to amend the Railway Act

*Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif
sur le*

PROJET DE LOI C-5

**Loi modifiant la Loi sur les
chemins de fer**

RESPECTING:

Order of Reference

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the Thirty-fourth Parliament,
1989-90

Deuxième session de la trente-quatrième législature,
1989-1990

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-5

Chairman: Bill Domm

Members

Iain Angus
Ross Belsher
Charles Langlois
Arnold Malone
Robert Nault
Bob Porter
Scott Thorkelson
Brian Tobin—(8)

(Quorum 5)

J.M. Robert Normand
Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 114(3):

On Tuesday, February 20, 1990:

Bob Porter replaced Louise Feltham.

On Wednesday, February 21, 1990:

Iain Angus replaced Cid Samson.

On Thursday, February 22, 1990:

Cid Samson replaced Iain Angus;

Iain Angus replaced Cid Samson.

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-5

Président: Bill Domm

Membres

Iain Angus
Ross Belsher
Charles Langlois
Arnold Malone
Robert Nault
Bob Porter
Scott Thorkelson
Brian Tobin—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité
J.M. Robert Normand

Conformément à l'article 114(3) du Règlement:

Le mardi 20 février 1990:

Bob Porter remplace Louise Feltham.

Le mercredi 21 février 1990:

Iain Angus remplace Cid Samson.

Le jeudi 22 février 1990:

Cid Samson remplace Iain Angus;

Iain Angus remplace Cid Samson.

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Votes & Proceedings of the House of Commons of Friday, February 9, 1990:

The House resumed debate on the motion of Mr. Bouchard (Roberval), seconded by Mr. Oberle,—That Bill C-5, An Act to amend the Railway Act, be now read a second time and referred to a Legislative Committee.

After further debate, the question being put on the motion, it was agreed to, on division.

Accordingly, the Bill was read the second time and referred to a Legislative Committee.

ATTEST

ROBERT MARLEAU
The Clerk of the House of Commons

ORDRE DE RENVOI

Extrait des procès-verbaux de la Chambre des communes du vendredi 9 février 1990:

La Chambre reprend le débat sur la motion de M. Bouchard (Roberval), appuyé par M. Oberle,—Que le projet de loi C-5, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer, soit maintenant lu une deuxième fois et déferé à un Comité législatif.

Après plus ample débat, la motion, mise aux voix, est agréée, sur division.

En conséquence, ce projet de loi est lu une deuxième fois et déferé à un Comité législatif.

ATTESTÉ

Le Greffier de la Chambre des communes
ROBERT MARLEAU

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, FEBRUARY 20, 1990

(1)

[Text]

The Legislative Committee on Bill C-5, An Act to amend the Railway Act, met at 9:37 o'clock a.m. this day, in room 208 West Block, for the purpose of organization.

Members of the Committee present: Ross Belsher, Louise Feltham, Arnold Malone, Robert Nault, Cid Samson and Scott Thorkelson.

In attendance: From the office of the Law Clerk: L.-P. Côté, Legislative Counsel. *From the Research Branch, Library of Parliament:* Hélène Morisson, Researcher.

Bill Domm announced his appointment as Chairman of the Committee pursuant to Standing Order 113(2).

The Order of Reference, dated Friday, February 9, 1990, being read as follows:

ORDERED,—That Bill C-5, An Act to amend the Railway Act, be now read a second time and referred to a Legislative Committee.

Cid Samson moved,—That the Committee print 750 copies of its Minutes of Proceedings and Evidence as established by the Board of Internal Economy.

The question being put on the motion, it was agreed to.

Robert Nault moved,—That the Chairman be authorized to hold meetings in order to receive evidence and authorize its printing when a quorum is not present provided that three (3) members are present, including the Chairman or in his absence the person designated to be Chairman of the Committee and including at least one (1) member of the opposition.

The question being put on the motion, it was agreed to.

Ross Belsher moved,—That the Clerk of the Committee be authorized to distribute documents, such as briefs, letters and other papers received from the public and addressed to the Members of the Committee in the language received, the Committee Clerk to ensure that such documents are translated and circulated as promptly as possible.

The question being put on the motion, it was agreed to.

Arnold Malone moved,—That during the questioning of witnesses, the first spokesperson of each party be allotted 10 minutes and thereafter 5 minutes for other members of the Committee.

Louise Feltham moved,—That the Clerk of the Committee, in consultation with the Principal Clerk, Public Bills Office and the Chairman, be authorized to engage the services of temporary secretarial staff as required, for a period not to exceed 30 working days after the Committee has presented its Report to the House.

PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 20 FÉVRIER 1990

(1)

[Traduction]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-5, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer, tient aujourd'hui sa séance d'organisation à 9 h 37, dans la pièce 208 de l'édifice de l'Ouest.

Membres du Comité présents: Ross Belsher, Louise Feltham, Arnold Malone, Robert Nault, Cid Samson, Scott Thorkelson.

Aussi présents: Du Bureau du légiste et conseiller parlementaire: L.-P. Côté, conseiller législatif. De la Bibliothèque du Parlement: Hélène Morisson, attachée de recherche.

Bill Domm annonce qu'il a été nommé président du Comité en conformité du paragraphe 113(2) du Règlement.

Lecture est donnée de l'ordre de renvoi en date du vendredi 9 février 1990, ainsi libellé:

IL EST ORDONNÉ,—Que le projet de loi C-5, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer, soit lu une deuxième fois et renvoyé à un comité législatif.

Cid Samson propose,—Que le Comité fasse imprimer 750 exemplaires de ses *Procès-verbaux et témoignages*, selon les directives du Bureau de régie interne.

La motion est mise aux voix et adoptée.

Robert Nault propose,—Que le président soit autorisé à tenir des séances, à entendre des témoignages et en permettre l'impression en l'absence de quorum, pourvu que trois membres du Comité soient présents, dont un membre de l'opposition et le président ou, en son absence, la personne désignée pour le remplacer.

La motion est mise aux voix et adoptée.

Ross Belsher propose,—Que le greffier soit autorisé à distribuer aux membres du Comité, dans la langue originale, les mémoires, lettres et autres documents reçus du public, à en assurer la traduction et à la faire suivre dans les meilleurs délais.

La motion est mise aux voix et adoptée.

Arnold Malone propose,—Que lors de l'interrogation des témoins, dix minutes soient accordées au premier intervenant de chaque parti, et cinq minutes par la suite, à chaque autre intervenant.

Louise Feltham propose,—Que le greffier, en consultation avec le greffier principal du Bureau des projets de loi d'intérêt public et le président, soit autorisé à retenir les services de personnel de soutien temporaire, selon les besoins, pour une période ne dépassant pas trente jours après le dépôt du rapport à la Chambre.

The question being put on the motion it was agreed to.

Agreed,—That the Clerk of the Committee be authorized to schedule the following witnesses either on Thursday, February 22 or Monday, March 5, 1990.

On Thursday, February 22, 1990:

At 3:30 p.m. Room 371 W.B. Thomas Payne, President Timothy Pasquill, Locomotive Engineer

At 4:15 p.m. Ed Abbott, Executive Secretary Canadian Railway Labour Association

On Monday, March 5, 1990:

At 3:30 p.m. Room 371 W.B. Ronald Bennett Canadian Legislative Director United Transportation Union

At 10:12 o'clock a.m., it was agreed,—That the Committee adjourn to the call of the Chair.

THURSDAY, FEBRUARY 22, 1990

(2)

The Legislative Committee on Bill C-5, An Act to amend the Railway Act, met at 3:35 o'clock p.m. this day, in room 371 West Block, the Chairman, Bill Domm, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ross Belsher, Charles Langlois, Arnold Malone, Robert Nault, Scott Thorkelson and Brian Tobin.

Other Members present: Cid Samson.

In attendance: From the office of the Law Clerk: Diane McMurray, Legislative Counsel. *From the Research Branch, Library of Parliament:* Helen J. Morrison, Research Officer.

Witnesses: From the Central Western Railway Corporation: Thomas Payne, President; Timothy Pasquill, Locomotive Engineer. *From the Canadian Railway Labour Association:* Ed Abbott, Executive Secretary.

The Order of Reference, dated Friday, February 9, 1990, concerning Bill C-5, An Act to amend the Railway Act (*See Minutes of Proceedings and Evidence of Tuesday, February 20, 1990 Issue No. 1*)

Thomas Payne made an opening statement and with the other witness, answered questions.

Ed Abbott made an opening statement and answered questions.

At 5:07 o'clock p.m., it was agreed,—That the Committee adjourn to the call of the Chair.

J.M. Robert Normand
Clerk of the Committee

La motion est mise aux voix et adoptée.

Il est convenu,—Que le greffier soit autorisé à convoquer les témoins suivants, soit le jeudi 22 février ou le lundi 5 mars 1990.

Le jeudi 22 février:

A 15 h 30 P. 371, E.O. Thomas Payne, président Timothy Pasquill, mécanicien de locomotive

A 16 h 15 Ed Abbott, secrétaire exécutif Association des syndicats de cheminots du Canada

Le lundi 5 mars:

A 15 h 30 P. 371, E.O. Ronald Bennett Directeur canadien pour la législation Travailleurs unis des transports

À 10 h 12, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE JEUDI 22 FÉVRIER 1990

(2)

Le Comité législatif sur le projet de loi C-5, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer, se réunit aujourd'hui à 15 h 35, dans la pièce 371 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Bill Domm (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ross Belsher, Charles Langlois, Arnold Malone, Robert Nault, Scott Thorkelson, Brian Tobin.

Autre député présent: Cid Samson.

Aussi présentes: Du Bureau du légiste et conseiller parlementaire: Diane McMurray, conseillère législative. *De la Bibliothèque du Parlement:* Hélène Morisson, attachée de recherche.

Témoins: De Central Western Railway Corporation: Thomas Payne, président; Timothy Pasquill, mécanicien de locomotive. *De l'Association des syndicats de cheminots du Canada:* Ed Abbott, secrétaire exécutif.

Le Comité entreprend les travaux prévus à son ordre de renvoi daté du vendredi 9 février 1990, soit l'étude du projet de loi C-5, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer (*voir les Procès-verbaux et témoignages du mardi 20 février 1990, fascicule n° 1*).

Thomas Payne fait un exposé puis, avec l'autre témoin, répond aux questions.

Ed Abbott fait un exposé et répond aux questions.

À 17 h 07, il est convenu,—Que le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
J.M. Robert Normand

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Tuesday, February 20, 1990

• 0935

The Chairman: The Chair sees a quorum.

Mr. Belsher (Fraser Valley East): Do you want to do clause-by-clause right now, Mr. Chairman?

The Chairman: I think there are a couple of things we have to handle first, such as selecting a chairperson. I will ask the clerk to bring us up to date in that matter.

Mrs. Feltham (Wild Rose): Mr. Chairman, may I have any information that you have? I was just asked to come; they did not give me anything.

The Chairman: We have to have a chairman first, so we will just. . .

An hon. member: Could we not put all the names in a hat?

The Chairman: Yes, that is an option. You might be surprised and get the job.

I can start the meeting by reading this into the record; it will perhaps remove some of the options: pursuant to Standing Order 113, this is to confirm my appointment as chairman of the Legislative Committee on Bill C-5, an act to amend the Railway Act. The Chair will entertain any discussion on that. This was from Marcel Danis.

Mr. Malone (Crowfoot): Is that debatable?

The Chairman: Everything is debatable in Parliament. I will have the clerk read the order of reference.

The Clerk of the Committee: Thank you, Mr. Chairman:

That Bill C-5, an Act to amend the Railway Act, to be now read a second time and referred to a legislative committee.

The Chairman: By way of opening remarks I would like to recognize the appointments to this committee. First of all, from the Office of the Law Clerk we are pleased to have legislative counsel represented here by Louis-Phillipe Côté, who will be here to search out information for us, to bring us up to date on any legislative proposals that might affect this particular piece of legislation. From the Research Branch of the Library of Parliament we have Helen Morrison. We all know the value of researchers as we move through the process. We are pleased to have you with us.

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le mardi 20 février 1990

Le président: Je vois qu'il y a quorum.

M. Belsher (Fraser Valley-Est): Voulez-vous, monsieur le président, passer dès maintenant à l'étude article par article du projet de loi?

Le président: Nous devons d'abord régler certaines questions, comme le choix d'un président. Je vais demander au greffier de nous expliquer la procédure.

Mme Feltham (Wild Rose): Monsieur le président, pouvez-vous me transmettre une copie des documents que vous avez en main? On m'a demandé d'assister à cette réunion sans me remettre aucune documentation.

Le président: Nous devons d'abord choisir un président; nous allons donc. . .

Une voix: Ne pourrions-nous pas placer tous les noms dans un chapeau?

Le président: Oui, c'est une façon de procéder. Vous aurez peut-être la surprise d'être choisi.

Je vais commencer la réunion en lisant ce qui suit pour le bénéfice du compte rendu; cela éliminera peut-être certaines options: conformément à l'article 113 du Règlement, la présente confirme ma nomination à titre de président du Comité législatif sur le projet de loi C-5, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer. Le président accepte toute discussion sur ce sujet. Cette lettre provenait de Marcel Danis.

M. Malone (Crowfoot): Cette question peut-elle faire l'objet d'un débat?

Le président: Dans le système parlementaire, tout peut faire l'objet d'un débat. Je vais demander au greffier de lire l'ordre de renvoi.

Le greffier du Comité: Je vous remercie, monsieur le président:

Que le projet de loi C-5, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer, soit maintenant lu une deuxième fois et déferé à un comité législatif.

Le président: Dans mes commentaires liminaires, j'aimerais présenter le personnel affecté au Comité. D'abord, du bureau du légiste, M. Louis-Philippe Côté, conseiller législatif, effectuera des recherches sur toute proposition législative qui pourrait avoir une incidence sur ce projet de loi. Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement, nous accueillons Helen Morrison. Nous connaissons tous l'importance du travail effectué par les attachés de recherche lors de l'étude d'un projet de loi. Nous sommes heureux de pouvoir compter sur vous.

[Texte]

[Traduction]

• 0940

First of all, perhaps we could deal with the number of copies published of the committee reports. We are a little uncertain how many committee meetings we will have, and I probably know as little about this piece of legislation as some of you on the committee. But it is not very extensive, so it should not take too long to bring us up to date. I would think we could entertain a motion for 750 copies, if that is in order with the committee.

Mr. Samson (Timmins—Chapleau): I so move.

Motion agreed to

The Chairman: I do not expect this meeting to be very long, but we have to arrive at what our objectives will be as we analyse the legislation.

On the matter of receiving and printing of evidence when a quorum is not present, under legislative committees a quorum is five, and there are some guidelines here that you could review with us. It is suggested that three members be present, including a chairman, and in the absence of a chairman, the person designated to be chairman of the committee. In order that we can hear witnesses, words such as "provided a member of the opposition is present" could be added, if that is your wish. I am looking for your direction on this now, what you feel would be appropriate.

Can we proceed in receiving and printing of evidence when a quorum is not present, a quorum of five, provided that three members be present, including the chairman, and in the absence of the chairman, the person designated to be chairman of the committee? Then we would put in words "provided a member of the opposition is present", if that is the wish of the committee.

Mr. Samson: That does not necessarily mean the Official Opposition.

The Chairman: No.

Mr. Samson: Either opposition party, okay.

The Chairman: Is that satisfactory?

Mr. Belsher: Sure.

The Chairman: Would someone like to move that, please.

Mr. Samson: I so move.

Motion agreed to

The Chairman: We need a motion for circulation of documents and briefs. The motion would be that the clerk of the committee be authorized to distribute documents such as briefs, letters, and other papers received from the public and addressed to the members of the committee in the language received, the committee clerk to ensure that such documents are translated and circulated as promptly as possible.

Nous devons d'abord régler la question du nombre d'exemplaires des *Procès-verbaux et témoignages* du Comité à faire imprimer. Nous ne savons pas exactement combien de réunions le Comité tiendra. Je n'en sais probablement pas plus que certains d'entre vous au sujet de ce projet de loi. Il n'est cependant pas très épais; nous pourrions donc en prendre connaissance assez rapidement. Le Comité accepterait une motion autorisant l'impression de 750 exemplaires, si cela vous convient.

M. Samson (Timmins-Chapleau): J'en fais la proposition.

La motion est adoptée.

Le président: Je ne m'attends pas à ce que cette réunion dure longtemps, mais nous devons cependant atteindre nos objectifs tout au long de l'étude de cette mesure législative.

Passons maintenant à l'audition et à l'impression des témoignages en l'absence de quorum. Pour un comité législatif, le quorum est de cinq membres. Nous avons certaines directives que nous pourrions passer en revue. Il est suggéré que trois membres soient présents, dont le président, ou, en son absence, son suppléant. Pour l'audition de témoins, nous pourrions ajouter les termes: «à la condition qu'un député de l'opposition soit présent», si vous le désirez. J'attends vos commentaires. De quelle façon devrions-nous procéder?

Pouvons-nous procéder à l'audition et à l'impression des témoignages en l'absence de quorum, un quorum de cinq membres, à la condition que trois membres soient présents, dont le président, ou, en son absence, son suppléant? Nous pourrions alors ajouter les termes: «à la condition qu'un député de l'opposition soit présent», si les membres du Comité le désirent.

M. Samson: On ne veut pas nécessairement dire l'Opposition officielle.

Le président: Non.

M. Samson: L'un ou l'autre des partis de l'opposition; très bien.

Le président: Cela vous convient-il?

M. Belsher: Tout à fait.

Le président: Quelqu'un veut en faire la proposition?

M. Samson: Je le propose.

La motion est adoptée.

Le président: Nous devons adopter une motion pour autoriser la distribution de documents et de mémoires. La motion serait la suivante: que le greffier du Comité soit autorisé à distribuer les mémoires, les lettres et autres documents du public à l'intention des membres du Comité, dans la langue dans laquelle ils ont été envoyés, et qu'il veille à les faire traduire rapidement et à en faire la distribution le plus rapidement possible.

[Text]

Standing Order 32.(4) provides that "Any document distributed in the House or laid before the House pursuant to sections (1) or (2) of this Standing Order shall be in both official languages", and the reference is to official documents such as returns or reports deposited pursuant to statutory or other authority to report your papers deposited by a minister or a parliamentary secretary.

Mr. Belsher: I so move.

Motion agreed to

The Chairman: There is the question of witnesses. What we would consider at this time is to have a motion that during the questioning of witnesses the first spokesperson of each party be allotted ten minutes, and thereafter, five minutes for other members of the committee.

Mr. Malone: I have a question. Are you doing this for routine reasons or are you actually anticipating that you are going to be calling witnesses on this?

The Chairman: I am anticipating that there might be some witnesses.

Mr. Malone: I see. It does not bother me, but it surprises me, knowing the nature of the bill. Are you saying ten minutes?

The Chairman: I am saying for questioning that the first spokesperson of each party be given ten minutes, then five minutes. You do not have to use the ten. Then following that, five. Is it so moved?

• 0945

Mr. Samson: That ten minutes includes the questions and the answers, right?

The Chairman: Yes.

Mr. Samson: So it is ten minutes total and five minutes total.

The Chairman: Yes, that includes the questions, comments, and answers.

Mr. Belsher: I so move.

Motion agreed to

The Chairman: Dealing with support staff, it might be in order to have on the record that the clerk of the committee, in consultation with the Principal Clerk, Public Bills Office, and the chairman be authorized to engage the services of temporary secretarial staff as required for a period not to exceed 30 working days after the committee has presented its report to the House. The purpose of this motion is to hire secretarial or clerical staff on a short-term basis to assist the committee clerk, but only if it is necessary.

Mr. Malone: It is not necessary.

[Translation]

L'article 32.(4) du Règlement prévoit ce qui suit: «Les documents qui sont distribués ou déposés à la Chambre, conformément aux paragraphes (1) et (2) du présent article, le sont dans les deux langues officielles.» Ces documents officiels incluent les relevés, les rapports déposés en vertu d'une disposition habilitante, législative ou autre, et les rapports ou documents déposés par un ministre ou un secrétaire parlementaire.

M. Belsher: Je le propose.

La motion est adoptée.

Le président: Passons maintenant à l'interrogation des témoins. À ce sujet, nous pourrions adopter une motion prévoyant que lors de l'interrogation des témoins, 10 minutes soient accordées au premier intervenant de chaque parti, et cinq minutes par la suite à chaque autre intervenant.

M. Malone: S'agit-il d'une affaire courante ordinaire, ou prévoyez-vous véritablement convoquer des témoins?

Le président: Nous allons peut-être convoquer quelques témoins.

M. Malone: Je vois. Mais étant donné la nature de ce projet de loi, cela me surprend. Vous parliez bien d'une période de 10 minutes?

Le président: Pour l'interrogation des témoins, le premier intervenant de chaque parti disposera de 10 minutes, puis ensuite de cinq minutes. Vous n'êtes pas tenus d'utiliser entièrement cette période de 10 minutes. Puis, après cette période initiale, chaque intervenant dispose de cinq minutes. Est-ce qu'on adopte cette motion?

M. Samson: Les 10 minutes en question englobent à la fois les questions et les réponses, n'est-ce pas?

Le président: Oui.

M. Samson: Donc, c'est 10 minutes au total, puis cinq minutes au total.

Le président: Oui, cela comprend les questions, les commentaires et les réponses.

M. Belsher: Je propose donc la motion.

La motion est adoptée.

Le président: Au sujet du personnel de soutien, il serait peut-être bon de consigner dans le compte rendu que le greffier du Comité, en consultation avec le greffier principal du Bureau des projets de loi d'intérêt public, ainsi qu'avec le président, soit autorisé à retenir au besoin les services d'employés additionnels, pour la durée du mandat du Comité, pour une période ne dépassant pas 30 jours ouvrables après le dépôt de son rapport final. Cette motion vise à permettre d'engager des employés pour une courte durée afin d'aider le greffier du Comité si cela s'avère nécessaire.

M. Malone: Ce n'est pas nécessaire.

[Texte]

The Chairman: Is the committee prepared to pass this if it is necessary, or is your comment as a result of not wanting to do it?

Mr. Malone: Perhaps I should ask the members from the opposition side whether they are seeing this in the same framework as I am. Because of a sequence and coincidence of events, you have a new national transportation bill being formed while at the same time a private railway in Alberta is being formed. The dates miss one another and the private railway gets left out of the new national transportation bill, and this effectively brings them in. Because I see no difficulty with this, it would seem to me that, especially in these austere times, we should not be looking at anything else. But maybe there is a glitch to this I am not aware of. I would go past that and say we do not need any of that kind of staff, but maybe there is another view I am not aware of.

Mr. Samson: From my point of view, the bottom line is in the event it is needed.

The Chairman: It would be in the motion itself that it is needed. That is why I asked you if you were going to oppose it even if it was needed.

Mr. Malone: That is like opposing good even if it is good, is it not?

The Chairman: That is right.

Mr. Malone: That is fine. If it is needed, we will get it.

Mrs. Feltham: I so move.

Motion agreed to

The Chairman: We have moved so rapidly that now we are down to future business, which will probably help you with your concern about what the timeframe might be.

Mr. Samson: Perhaps I could ask a question, and I should have asked it at the time. When we were talking about time limits of questions, ten minutes and five minutes, there was no mention of the length of time for the presentations if there are presentations to be made by witnesses. Are the witnesses going to be limited to a time limit as well, if there are witnesses?

The Chairman: As we review the witnesses, when we decide either through a steering committee or through this general committee to call a witness, I think we could deal with that at the time when we see who the witness is. But to put something in the minutes might not be appropriate. If we put in 20 minutes, the person we are calling might need only a minute or two. So could we deal with that, with your permission, at the time we decide on the witnesses, if we have witnesses?

Mr. Samson: Sure.

The Chairman: I have had one piece of correspondence dealing with the matter of witnesses appearing. It is from

[Traduction]

Le président: Est-ce que le Comité est prêt à adopter cette motion en cas de nécessité, ou voulez-vous dire par là que vous n'êtes pas d'accord?

M. Malone: Les députés de l'opposition ne voient peut-être pas les choses comme moi, mais imaginons toutefois qu'en raison d'une coïncidence ou d'une certaine séquence d'événements, un nouveau projet de loi nationale sur les transports est mis en place en même temps qu'une compagnie de chemins de fer privée en Alberta. Les dates ne concordent pas, et la compagnie de chemins de fer privée se retrouve écartée du nouveau projet de loi nationale sur les transports, et cette disposition vient en fait l'englober. Étant donné que je ne vois aucun problème sur ce point, il me semble, particulièrement en ces temps d'austérité, que nous ne devrions pas chercher d'autre solution. Mais il y a peut-être une faille dont je n'ai pas conscience. Je dirais quand même que nous n'avons pas besoin de ce genre de personnel, à moins qu'on ne me prouve le contraire.

M. Samson: A mon avis, l'important, c'est de mentionner que l'on n'agira qu'en cas de nécessité.

Le président: Ce sera indiqué dans la motion elle-même. C'est pourquoi je vous ai demandé si vous y étiez opposés, même en cas de nécessité.

M. Malone: Cela reviendrait à s'opposer au bien même si c'est le bien, n'est-ce pas?

Le président: En effet.

M. Malone: Très bien. En cas de nécessité, on agira ainsi.

Mme Feltham: Je propose la motion.

La motion est adoptée.

Le président: Nous avons été si rapidement que nous en sommes déjà à l'examen des questions futures, ce qui vous aidera probablement à préciser votre pensée au sujet des questions de délai.

M. Samson: J'aimerais vous poser une question que j'aurais peut-être dû poser plus tôt. Lorsque nous avons évoqué les limites de temps de parole, 10 minutes et cinq minutes, pour les questions, nous n'avons pas parlé de la durée des exposés présentés éventuellement par les témoins. Les témoins devront-ils eux aussi faire leur exposé en un temps limité, s'il y a des témoins?

Le président: Lorsque nous saurons qui sont les témoins, un comité directeur ou l'ensemble de notre Comité pourra décider à mon avis de ces questions. Toutefois, il est peu probable qu'un minutage soit une bonne chose. Si nous fixons l'intervention à 20 minutes, il est possible que le témoin n'ait besoin que d'une minute ou deux. Nous en déciderons donc, si vous me le permettez, au moment de décider d'entendre éventuellement des témoins.

M. Samson: Très bien.

Le président: J'ai reçu une lettre portant sur la comparaison des témoins. Elle m'a été envoyée par M.

[Text]

Mr. Samson, and I will read you the correspondence, since this has not been circulated:

I would like to propose the following names of people to appear as witnesses in front of the committee: Mr. Ronald Bennett, who is the Canadian Legislative Director, United Transportation Union, Ottawa, Ontario; and Ed Abbot, Canadian Railway Labour Association, Metcalfe Street, Ottawa, Ontario.

Both of them are Ottawa witnesses. Those are the only two requests that have come before me from a member of our committee.

• 0950

Are there any comments on any other witnesses we might want to consider hearing from, because of personal involvement in this matter?

Mr. Nault (Kenora—Rainy River): Mr. Chairman, I am quite interested in hearing the views of the owner of the Shore Line Railway. Is it possible to have Mr. Payne come forward? I understand that we do have the ability to have him come and pay his expenses, do we not? I would not like to see him incur expenses to come because that is quite a way. We do have that ability under a motion?

The Chairman: If a committee were to decide to hear this gentleman, yes, we have the means to pay his expenses, or hers.

Mr. Nault: To even out the discussion, having the two union representatives come forward and make their point, I would also like to hear from Mr. Payne if that would be possible. I would like to see this committee move fairly quickly, but I think it would be appropriate to see that happen.

The Chairman: Where is Mr. Payne located in the west?

Mr. Malone: Edmonton. He operates his railway out of Stettler.

Mrs. Feltham: Mr. Chairman, to my way of thinking this is a technicality, an oversight that was made when the bill was put in place. This line has been working for a few years. Do we need to bring someone down to tell us that we need a legislative change? To bring a union person in, if I understood you correctly, to talk about. . . How many people are employed there?

Mr. Nault: I think 18 or 20.

Mrs. Feltham: We are also talking about bringing the chairman in, when right now the Minister of Transport is saying that some of these under VIA will probably look at going private. I am not sure what the aim is in doing that, or am I wrong when I think that this is not a big change?

[Translation]

Samson, et je vais vous la lire, étant donné qu'elle ne vous a pas été distribuée:

Je propose que comparaissent devant le Comité les témoins suivants: Ronald Bennett, directeur législatif pour le Canada du Syndicat des travailleurs unis des transports, Ottawa, Ontario, et Ed Abbot, Association des syndicats de cheminots du Canada, rue Metcalfe, à Ottawa, Ontario.

Tous deux sont des témoins qui habitent Ottawa. Ce sont les deux seules propositions qui m'aient été faites par l'un des membres de notre Comité.

Quelqu'un a-t-il des commentaires à faire sur la comparution éventuelle d'un autre témoin qui s'intéresserait personnellement à la question?

M. Nault (Kenora—Rainy River): Monsieur le président, j'aimerais entendre le propriétaire de la *Shore Line Railway*. Pourrait-on demander à M. Payne de comparaître? Si je ne me trompe, nous pouvons lui demander de venir et payer ses frais de déplacement. Je ne voudrais pas lui occasionner des frais, car le trajet est assez long. Avons-nous la possibilité d'adopter une motion dans ce sens?

Le président: Si le Comité décide d'entendre ce témoin, oui, nous avons la possibilité de payer ses frais.

M. Nault: Afin d'équilibrer les discussions, étant donné que les représentants syndicaux vont venir défendre leurs thèses, j'aimerais en contrepartie que l'on entende M. Payne, si cela est possible. J'aimerais que notre Comité se décide assez rapidement, car je pense que sa comparution serait appropriée.

Le président: Où habite M. Payne dans l'Ouest?

M. Malone: À Edmonton. Il exploite sa société de chemin de fer à partir de Stettler.

Mme Feltham: Monsieur le président, de mon point de vue, il s'agit là d'un détail technique, d'un oubli lors de la mise en place du projet de loi. Cette ligne fonctionne depuis quelques années. A-t-on besoin de demander à quelqu'un de venir nous dire que nous avons besoin d'une modification législative? De faire venir un responsable syndical, si je vous ai bien compris, pour nous parler. . . Combien cette entreprise emploie-t-elle de personnes?

M. Nault: Quelque chose comme 18 ou 20 personnes.

Mme Feltham: Nous parlons aussi de faire venir le président, alors que le ministre des Transports nous déclare dès à présent que certaines privatisations vont probablement être envisagées dans le cadre du projet concernant VIA Rail. Je ne suis pas sûre que ce soit là le but, ou ai-je tort de penser qu'il ne s'agit pas là d'un grand changement?

[Texte]

The Chairman: I think perhaps it would not be considered a major change, but it does impact, favourably or unfavourably, as I understand it, in their view, on two different groups. We are dealing with one group that has some concern to express over the changing of the status, and another group anxious to change what is legislative status today.

Yes, I think it is fair to say there might be some rationale for devoting a sitting to hear both sides. There again I stand to be corrected and I am willing to listen to your views on the timeframe needed by these different groups, but I would think, on a two-clause or a one-clause bill, we might be able to give 20 minutes or 30 minutes to each side, because it is obvious that there is a debate. There are opposing views on this. It is not something on which everybody says to go ahead. There are some opposing views to be considered. Whether we act on those or not would be up to the committee.

I think we could set aside a reasonable length of time. We could try to do it in one day, with a session in the morning and a session in the afternoon, not listening to them debate this in front of us but rather hearing each side of this issue from them, they being free to speak without intervention or debate. Maybe we could do it in two 45-minute meetings or two one-hour meetings and be done with it in the same day. Or maybe you would prefer to do it over a two-week period, on one week deal with one side and the next week deal with the other side, or maybe you would prefer not to hear any of them. I have the suggestions of witnesses from both sides of this issue now. I am at the pleasure of the committee as to the course we follow.

• 0955

Mr. Belsher: Mr. Chairman, I think we should be hearing from Ed Abbot. I was surprised about Ron Bennett being thrown in there, but I guess we could have both of them together.

Mr. Samson: Sure.

The Chairman: In other words it is your understanding, as a committee, that both Mr. Ron Bennett and Mr. Abbot are on the same side—or are you saying we should hear Bennett and Abbot together and then the other one alone? Is that what you are saying?

The Clerk: Together or one after the other?

The Chairman: I do not know. One after the other; that is, bring Bennett and Abbot in on one session.

Mr. Belsher: I would have thought we would hear them together.

Mr. Nault: Mr. Chairman, for verification, I think it would be appropriate to ask them. They might not wish to

[Traduction]

Le président: Je ne suis pas sûr qu'on puisse considérer cela comme un grand changement, mais il a des répercussions favorables ou défavorables, si je comprends bien, dans l'esprit de deux groupes différents. D'une part, il y a un groupe qui s'inquiète des changements apportés au statu quo et, d'autre part, un autre qui a hâte que l'on change le cadre législatif actuel.

Oui, je pense qu'il est assez logique de consacrer une de nos séances à l'audition des deux parties. Là encore, vous m'arrêterez si je me trompe, et je suis prêt à écouter vos suggestions concernant le temps que l'on doit accorder à ces deux groupes différents. Il me semble que pour un projet de loi qui ne contient qu'un ou deux articles, nous pourrions accorder entre 20 et 30 minutes à chaque camp, parce qu'il est évident qu'il y a là un débat. Il y a sur ce point des vues opposées. Ce n'est pas une chose avec laquelle tout le monde soit d'accord. Il y a des vues opposées dont il faut tenir compte. Il appartiendra alors au Comité de prendre éventuellement les mesures qui s'imposent.

Je pense que nous pourrions prévoir une plage de temps raisonnable. Nous pourrions essayer de tout faire en un jour, avec une séance le matin et une l'après-midi, sans confronter les vues des deux parties, mais plutôt en les entendant l'une après l'autre, de façon à ce qu'elles puissent librement parler sans contradiction et sans débat. On pourrait peut-être y consacrer deux séances de 45 minutes ou d'une heure et entendre tout le monde le même jour, à moins que vous ne préféreriez les entendre pendant deux semaines consécutives, une partie la première semaine et l'autre la semaine suivante, ou encore que vous choisissiez d'entendre ni l'une, ni l'autre. J'ai maintenant des propositions de témoins dans un camp et dans l'autre. Je suis à la disposition des membres du Comité concernant la suite à donner à cette affaire.

M. Belsher: Monsieur le président, je pense que nous devrions entendre Ed Abbot. J'ai été surpris que l'on mentionne ici le nom de Ron Bennett, mais je pense que nous pourrions les entendre tous les deux en même temps.

M. Samson: Certainement.

Le président: Autrement dit, les membres du Comité ont l'impression que Ron Bennett et M. Abbot sont tous deux dans le même camp et que l'on devrait entendre Bennett et Abbot ensemble et les autres séparément? C'est ce que vous pensez?

Le greffier: Ensemble ou l'un après l'autre?

Le président: Je n'en sais rien. L'un après l'autre; c'est-à-dire entendre Bennett et Abbot au cours d'une même séance.

M. Belsher: Je pensais qu'on aurait pu les entendre ensemble.

M. Nault: Monsieur le président, pour être sûrs, je pense que nous devrions leur demander leur avis. Il est

[Text]

sit together. They may have different views on this particular bill.

The Chairman: They would come as separate witnesses.

Mr. Nault: I doubt it, but would you not think it would be appropriate, Ross, to. . .?

Mr. Belsher: The Ontario Transportation Union being brought in for something happening out in Alberta. . . Ed Abbot from Metcalfe—

Mr. Nault: What Ontario Transportation?

Mr. Belsher: Is not Ron Bennett—

Mr. Nault: That is the United Transportation Union; it is country-wide.

Mr. Belsher: I am sorry.

The Chairman: They are both Canadian. All right, there seems to be a consensus emerging here. Is that acceptable, then, that we schedule a day to hear the two of them? They will not necessarily be sitting together at the head of the table, but will rather be coming in 30 minutes or 40 minutes apart.

Mr. Nault: I would just suggest, Mr. Chairman, that you ask them as a courtesy. If they want to sit together I do not think there is any problem with that.

The Chairman: No.

Mr. Malone: My preference is that they be together. It gives us a good chance, when there is a difference, to check out the difference with each of them. If they resist—

The Chairman: If they resist it would be acceptable that they come separately.

Mr. Malone: Sure.

Mr. Belsher: Sure.

The Chairman: Then we will set aside, after we hear from them, whether we hear—

Mr. Malone: Payne.

The Chairman: —whether we bring in the gentleman from Stettler. Can we hold off a decision on that until we have heard the opposing sides to this bill and then contact Mr. . .? I am sorry, his name was. . .?

Mr. Malone: Payne.

Mr. Nault: Thomas Payne.

The Chairman: We will see how that meeting goes with Mr. Bennett and Mr. Abbot, and at the conclusion of that meeting we will, as a committee, rather than a steering committee, make a decision on whether we hear Mr. Payne. Is there agreement on that?

Some hon. members: Agreed.

[Translation]

possible qu'ils ne veuillent pas comparaître ensemble. Ils ont peut-être des vues différentes sur ce projet de loi en particulier.

Le président: Ils pourraient se présenter en tant que témoins distincts.

M. Nault: J'en doute, mais ne pensez-vous pas qu'il serait bon, Ross, de. . .

M. Belsher: Le Syndicat des transports de l'Ontario invité à comparaître sur quelque chose qui se passe en Alberta. . . Ed Abbot de Metcalfe. . .

M. Nault: Quel Syndicat des transports de l'Ontario?

M. Belsher: Ron Bennett n'est-il pas. . .

M. Nault: C'est le Syndicat des travailleurs unis des transports; c'est un syndicat national.

M. Belsher: Excusez-moi.

Le président: Les deux sont canadiens. Très bien; il me semble qu'un consensus se dégage sur la question. Si cela vous convient, alors, nous pourrions fixer un jour de comparution pour tous les deux? Ils ne devraient pas nécessairement s'asseoir ensemble au bout de cette table et pourraient se présenter séparément en intervalles de 30 ou 40 minutes.

M. Nault: Je propose, monsieur le président, que vous leur demandiez leur avis par mesure de politesse. S'ils veulent comparaître ensemble, je n'y vois aucune difficulté.

Le président: Non.

M. Malone: Je préférerais qu'ils comparaissent ensemble. Il nous serait alors plus facile, en cas de divergence, d'en éclaircir les raisons auprès de chacun d'entre eux. S'ils s'y opposent. . .

Le président: S'ils s'y opposent, nous accepterions qu'ils comparaissent séparément.

M. Malone: Tout à fait.

M. Belsher: Tout à fait.

Le président: Donc, nous laissons de côté la question de savoir si, après avoir entendu les premiers témoins, nous allons entendre. . .

M. Malone: Payne.

Le président: Si nous allons entendre le monsieur qui habite Stettler. Pouvons-nous surseoir à la décision en attendant d'avoir entendu les opposants à ce projet de loi et contacter ensuite M. . .? Excusez-moi, mais il s'appelle. . .?

M. Malone: Payne.

M. Nault: Thomas Payne.

Le président: Nous verrons ce que donne cette rencontre avec M. Bennett et M. Abbot et, à l'issue de cette réunion, notre Comité tout entier, et non le comité directeur, se prononcera pour savoir s'il veut entendre M. Payne. Sommes-nous d'accord sur ce point?

Des voix: Entendu.

[Texte]

Mr. Samson: Mr. Chairman, what you are saying is that there is a possibility that we will not hear Mr. Payne, that we may decide...? Mr. Nault has indicated that you wanted to hear Mr. Payne.

The Chairman: I think that was on both sides. If we want to set up both meetings at the same time, we can do that, at different times. As a committee we can instruct the clerk to see what can be arranged for two committee hearings, to hear these three people—two of them at one meeting and one at another.

Mr. Samson: You are proposing not to do it all in one day.

The Chairman: I am at your pleasure. We can do it all in one day if you want.

Mr. Samson: I have no problem with doing it all in one day.

Mr. Belsher: If we could do it all in one day, Mr. Chairman, why not?

The Chairman: I do not see why we cannot. Unless any of you have in the back of your minds a long list of questions you want to deal with in order to better understand this piece of legislation, I think we should be able to deal with a clause of legislation in one day if we only have three witnesses.

Mr. Malone: The only difficulty I might have is that I am chairman of the National Defence Committee. We are basically meeting Tuesdays and Thursdays. I doubt whether I will have one day free within the next 60 to 90 days in order to go through it, but you go ahead and schedule it and we will try to see if we can do it.

• 1000

Mr. Belsher: How about this Thursday afternoon?

The Chairman: We do receive a priority, as a legislative committee, on obtaining rooms. So something we are able to deal with quickly would be very possible. We were able to obtain this room on notice of one working day. We will see what we can do in one day.

We will have to receive a report back from Mr. Thomas Payne on whether he can come on short notice.

Mr. Malone: He could probably come.

The Chairman: We will proceed, as it is the wish of the committee that we try and do this in one day. If we cannot, we will schedule a couple of days.

Mr. Nault: Mr. Chairman, I would caution the members opposite that there are some technical aspects to this bill that are not as obvious as people would like or would think.

There is a difference between a national railway and a short-line railway under provincial jurisdiction. I am interested in looking at those differences, once this takes place.

[Traduction]

M. Samson: Monsieur le président, entendez-vous par là qu'il est possible que nous n'entendions pas M. Payne, que nous puissions décider...? M. Nault a indiqué que l'on voudrait entendre M. Payne.

Le président: Je pensais que c'était l'avis des deux côtés. Si nous voulons fixer les deux réunions en même temps, nous pourrions le faire, à des heures différentes. Notre Comité peut demander au greffier de prendre les dispositions nécessaires pour que deux séances du Comité permettent d'entendre ces trois personnes: deux lors d'une séance et l'autre au cours d'une séance ultérieure.

M. Samson: Vous proposez de ne pas tout faire en un seul jour.

Le président: Je ferai ce que vous voudrez. On peut tout faire en un seul jour si on veut.

M. Samson: Je ne vois aucune difficulté à tout faire en un seul jour.

M. Belsher: Si cela peut se faire en un seul jour, monsieur le président, pourquoi pas?

Le président: Je n'y vois aucun empêchement. À moins que vous n'ayez en tête une longue liste de questions que vous voulez aborder pour mieux comprendre ce texte législatif, je pense que nous devrions pouvoir expédier un article de loi en un jour si nous n'avons que trois témoins.

M. Malone: La seule difficulté que je vois, c'est que je suis président du Comité de la défense nationale. Nous nous réunissons normalement le mardi et le jeudi. Je ne suis pas sûr d'avoir un jour libre au cours des deux ou trois prochains mois, mais allez-y et fixez une date; nous verrons ce que nous pourrions faire.

M. Belsher: Que dites-vous de jeudi après-midi?

Le président: En tant que comité législatif, nous avons priorité pour avoir une salle. Pour quelque chose qui sera réglé rapidement, ce serait très possible. Nous avons pu obtenir cette salle avec un préavis d'un jour ouvrable. Nous verrons ce que nous pourrions faire en un jour.

Il faudra que Thomas Payne puisse nous faire savoir s'il est en mesure de comparaître avec un préavis très court.

M. Malone: C'est probable.

Le président: Conformément à la volonté du Comité, nous essaierons de tout faire en un jour. Si nous n'y parvenons pas, nous prévoirons un délai de deux jours.

M. Nault: Monsieur le président, j'avertis les députés d'en face que ce projet de loi présente des particularités techniques qui ne sont pas aussi évidentes qu'on aimerait le penser.

Il y a une différence entre une ligne de chemin de fer nationale et une ligne de chemin de fer courte qui relève des lois provinciales. J'ai l'intention de me pencher sur ces différences une fois que tout sera en place.

[Text]

If the meeting turns out the way it might, there will be no need for technical people from the NTA to come forward and advise us on differences in the Uniform Code of Operating Rules, such as whether that code still applies or whether the ability exists for short-line railways to have their own operating rules. Some safety and Labour Code aspects are also involved in changing from a federal to a provincial jurisdiction.

Those areas have not been thoroughly discussed and if we are going to create short-line railways all across the country, which my friends opposite have mentioned will take place, it would be to our benefit to take a good look at what we are creating.

Mr. Belsher: That has been done. The NTA has been passed.

Mr. Nault: I realize the NTA has been passed.

Mr. Belsher: This discussion does not reopen that legislation. It only deals with something that happened six or seven months before the NTA was passed.

Mr. Nault: I realize that, but not many short-line railways have been created since the NTA was passed. Do you know of any except Stettler?

Mr. Belsher: No, that is the only one.

Mr. Nault: That is my point. This is a great opportunity. I am not trying to delay this process, by any means. I am just interested because this is the first short-line railway in the country and we will have a lot of them. There are thousands in the United States. Let us start off on the right foot and see what Payne's operation will involve versus the national scene.

I am very interested in seeing whether it is more effective to have short-line railways versus our national system, because a lot of branch lines are inefficient. The two national railways would love to dump them and we have been stopping them from doing so because we feel the branch lines are essential to Canada. This is the first opportunity to take a bird's-eye view of what we have created.

Mr. Malone: The first train line.

Mr. Nault: Exactly. I am not opposing the intention of this bill. It is the way to go if we are to make those short lines viable in the future. But I am interested in looking at the technical aspects of the safety precautions.

[Translation]

Si la rencontre se déroule comme prévu, il ne sera pas nécessaire que les responsables techniques de la LNT se présentent et nous informent des différences du point de vue des règles d'exploitation uniformisées, afin de savoir si ces règles continuent à s'appliquer ou si les lignes de chemin de fer courtes peuvent appliquer leurs propres règles d'exploitation. Il y a aussi des règles de sécurité et des règles du Code du travail qui entrent en jeu lorsqu'on passe de la compétence fédérale à la compétence provinciale.

Ces questions n'ont pas encore été étudiées à fond et, à partir du moment où l'on envisage de mettre en place des lignes de chemin de fer sur courte distance dans tout le pays, ce qu'ont indiqué mes collègues d'en face, il serait utile de faire bien attention à ce que nous sommes en train de créer.

M. Belsher: C'est ce que l'on a fait. La LNT a été adoptée.

M. Nault: Je sais bien que la LNT a été adoptée.

M. Belsher: Cette discussion ne remet pas en question la législation. Elle ne porte que sur une affaire qui s'est produite six ou sept mois avant l'adoption de la LNT.

M. Nault: Je le sais parfaitement, mais il n'y a pas beaucoup de lignes de chemin de fer sur courte distance qui ont été mises en place depuis l'adoption de la LNT. En connaissez-vous à part celle de Stettler?

M. Belsher: Non, c'est la seule.

M. Nault: C'est ce que je voulais dire. Nous avons là une chance unique. Je ne cherche absolument pas à retarder le cours des choses. Je m'intéresse tout particulièrement à la question, tout simplement parce qu'il s'agit là de la première ligne de chemin de fer sur courte distance au pays et que nous en aurons bientôt un grand nombre. Il y en a des milliers aux États-Unis. Commençons donc par bien faire les choses et voyons ce qu'implique l'entreprise de Payne par rapport à un réseau national.

Je suis très curieux de savoir s'il est plus efficace de disposer de lignes de chemins de fer sur courte distance comparativement à un réseau national, parce que nombre de lignes secondaires sont inefficaces. Nos deux compagnies de chemins de fer nationales seraient très heureuses de s'en débarrasser, et nous les avons empêchées de le faire parce que nous estimons que les lignes secondaires ont une importance primordiale pour le Canada. Nous avons ici pour la première fois la chance d'examiner de près ce que nous avons créé.

M. Malone: La première ligne indépendante.

M. Nault: Exactement. Je ne m'oppose pas au principe de ce projet de loi. C'est dans ce sens qu'il faut agir si nous voulons que ces lignes courtes soient viables à l'avenir. Je m'intéresse toutefois aux questions techniques qui ont trait à la sécurité.

[Texte]

Mr. Belsher: Yes.

Mr. Nault: So let us not be in a hurry to push the bill through just because it is there.

Mr. Belsher: The Alberta legislation is not yet in place, so the Transport Department is still doing certain other things until that occurs. That arrangement is ongoing.

The Chairman: If after hearing the witnesses some concern is still expressed by members of the committee to the effect that we need more technical information, we will then bring departmental people before the committee. It is a fair concern, and we would be prepared to entertain it at the appropriate time. Right now, I do not think any of us are sure whether that is necessary.

• 1005

Mr. Nault: No, I am not. I am just bringing that forward so the committee does not think we are trying to spring something. It is just an interest of mine as to technically what the changes are going to be from a federal jurisdiction to provincial jurisdiction.

The Chairman: Fine.

Mr. Nault: I would not want to keep you in committee for the rest of your life on it.

The Chairman: We will proceed, then, to call these witnesses and set a suitable date for them. We will keep in mind your two points. Number one is that we deal with the one side at one time and the other side at another time, and we either do it the same day if possible or over a period of a number of days if necessary, depending upon transportation availability to the witness.

Mr. Malone: Could I ask your staff, Mr. Chairman, to undertake an unusual request? How many of you people are on other committees? What I was going to ask was—

Mr. Nault: We all are.

Mr. Malone: Yes.

The Chairman: Does anybody escape committees?

Mr. Nault: I would like to know their names.

Mr. Malone: Tuesdays and Thursdays are pretty well booked for me, but it is important that we move as quickly as we can on this bill that we have in front of us. I wonder if you might check just to see if we are not double-booking.

The Chairman: I have a major problem with committees on Thursdays, not so much on Tuesdays. The only other time would be a Wednesday afternoon, because Mondays are not good, generally.

Mr. Malone: Monday afternoon.

[Traduction]

M. Belsher: Tout à fait.

M. Nault: Ne nous précipitons donc pas et évitons d'adopter ce projet de loi en vitesse pour la seule raison qu'il se trouve devant nous.

M. Belsher: La législation de l'Alberta n'est pas encore en place, et le ministère des Transports continue à faire d'autres choses en attendant. Les dispositions sont en cours.

Le président: Si, après avoir entendu les témoins, certains membres du Comité veulent avoir d'autres renseignements techniques, nous demanderons au personnel du ministère de comparaître devant le Comité. C'est une préoccupation légitime, et nous sommes prêts à en tenir compte en temps et lieu. Pour l'instant, je ne pense pas que quiconque puisse être persuadé que ce soit nécessaire.

M. Nault: Non, je n'en suis pas persuadé. J'ai simplement évoqué cette question pour que le Comité ne pense pas que nous essayons de précipiter les choses. Simplement, je m'intéresse personnellement aux modifications précises que va entraîner le passage de la compétence fédérale à la compétence provinciale.

Le président: Je comprends.

M. Nault: Je n'ai pas l'intention de demander au Comité de consacrer toute sa vie à la question.

Le président: Nous allons donc convoquer ces témoins et fixer une date appropriée. Nous tiendrons compte de deux considérations. La première, c'est que nous entendrons d'abord l'une des parties, puis l'autre, éventuellement le même jour si c'est possible ou, si nécessaire, sur plusieurs jours, selon les possibilités de déplacement des témoins.

M. Malone: Puis-je faire à votre personnel, monsieur le président, une demande inhabituelle? Combien d'entre vous siègent au sein d'autres comités? Ce que j'allais vous demander. . .

M. Nault: Nous siégeons tous dans d'autres comités.

M. Malone: Oui.

Le président: Est-ce qu'il y a des gens qui échappent aux comités?

M. Nault: J'aimerais connaître leurs noms.

M. Malone: Le mardi et le jeudi, je suis pris à peu près toute la journée, mais il est important que nous puissions avancer le plus vite possible sur ce projet de loi. J'aimerais savoir si on n'est pas en train de nous convoquer en plusieurs endroits en même temps.

Le président: Les comités le jeudi me dérangent fortement, mais j'ai moins de problème le mardi. La seule autre possibilité serait le mercredi après-midi, car le lundi, c'est de toute manière difficile.

M. Malone: Le lundi après-midi.

[Text]

The Chairman: Might be. Monday afternoon is fine with me, but I have found in trying to call meetings on Monday afternoons that sometimes it is quite a challenge for people from distances, like out west or out east.

But we will see what we can do with these witnesses. Since I expect we are not going to be meeting for a long period of time on this bill, we might not have too long to worry about that, if we can set aside a day.

Would you be able to make that exception? I am also chairing a joint committee of the Senate on Thursday morning, but we are usually through by 10 a.m. Then the justice committee sits at 10 a.m. But I could get a replacement for Thursday morning. Thursday afternoon I would be all right. So Thursday would be all right with me if it was not before 9.30 a.m. or 10 a.m. But Wednesday would be fine in the afternoon.

Mr. Malone: What about Monday afternoon?

The Chairman: Of this coming week?

Mr. Malone: Yes.

The Clerk: The House is not sitting.

Mr. Belsher: I think we are on the break.

The Chairman: The House does not sit next week.

Mr. Malone: The first Monday after the break.

Mr. Belsher: Let us try for Wednesday afternoon of that week, rather than the Monday.

Mr. Malone: Okay, Wednesday.

Mr. Nault: I like Mondays. Is it difficult for you, Ross?

Mr. Belsher: No, I am usually okay on Monday.

The Chairman: Monday afternoon.

Mr. Malone: I come in Sunday night.

Mr. Belsher: Yes, so do I.

Mr. Nault: I come in Sunday night too.

The Chairman: Monday afternoon would be great for me.

Mr. Nault: Monday morning, Monday afternoon.

Mr. Samson: Monday is good. I come in on Sundays.

Mr. Nault: Wednesday is the worst day of the week. I have meetings all day long.

The Chairman: None of you would be interested in hearing these two this Thursday, would you?

Mr. Nault: The only thing with that is I do not know whether they would be ready. To call them up and tell them to come in on Thursday—

The Chairman: Supposing we tried it, though?

[Translation]

Le président: Peut-être. Le lundi après-midi me convient personnellement, mais je sais par expérience qu'il est parfois difficile de convoquer des réunions le lundi après-midi en raison des difficultés à faire venir des gens qui habitent très loin, dans l'Est ou dans l'Ouest.

Toutefois, nous verrons ce que nous pourrions faire au sujet des témoins. Comme j'imagine que nous n'allons pas nous rencontrer très longtemps pour ce projet de loi, il est possible que nous n'ayons pas à nous inquiéter très longtemps si nous avons la possibilité de nous garder un jour.

Pourriez-vous venir à titre exceptionnel? Je préside par ailleurs un comité mixte du Sénat le jeudi matin, mais nous en avons généralement terminé vers les 10 heures. Il y a aussi le Comité de la justice qui siège à 10 heures. Toutefois, je pourrais me faire remplacer le jeudi matin. Le jeudi après-midi, je n'aurais aucun problème. Donc, jeudi me conviendrait, à condition que ce ne soit pas avant 9h30 ou 10 heures. Le mercredi aussi m'irait parfaitement, l'après-midi.

M. Malone: Et lundi après-midi?

Le président: De la semaine qui vient?

M. Malone: Oui.

Le greffier: La Chambre ne siège pas.

M. Belsher: Je pense que nous sommes en congé.

Le président: La Chambre ne siège pas la semaine prochaine.

M. Malone: Le premier lundi après le congé.

M. Belsher: Essayons mercredi après-midi de cette semaine, plutôt que lundi.

M. Malone: Très bien, mercredi.

M. Nault: J'aime le lundi. C'est difficile pour toi, Ross?

M. Belsher: Non, généralement, je n'ai pas de problème le lundi.

Le président: Le lundi après-midi.

M. Malone: J'arrive le dimanche soir.

M. Belsher: Oui, moi aussi.

M. Nault: J'arrive moi aussi le dimanche soir.

Le président: Le lundi après-midi me conviendrait parfaitement.

M. Nault: Lundi matin, lundi après-midi.

M. Samson: Lundi, c'est très bien. J'arrive le dimanche.

M. Nault: Le mercredi est le pire jour de la semaine. J'ai des réunions toute la journée.

Le président: Personne d'entre vous ne souhaite entendre les témoins jeudi, n'est-ce pas?

M. Nault: Le seul problème, c'est que je ne sais pas s'ils seront prêts. Si on les appelle et si on leur dit de venir jeudi. . .

Le président: On pourrait toujours essayer, vous ne croyez pas?

[Texte]

Mr. Nault: Well, if they were ready, yes.

Mr. Malone: I am booked all day Thursday.

Mr. Nault: This week on Thursday?

The Chairman: I am just trying to carry something before the break without going into March.

Mr. Nault: Yes, if we could get started before the break—

The Clerk: Mr. Samson cannot make it either.

The Chairman: You cannot make it on Thursday?

Mr. Samson: No, I am going home on Thursday.

Mr. Nault: And Arnold is away on Thursday.

• 1010

Mr. Malone: I will have to check with my office to see when I am clear. I think we have two meetings scheduled, but there is enough room for another one.

The Chairman: If we could get the two witnesses who have been requesting to come done with Thursday, then all we would have left to be heard after that is the one who supports the bill, and we would be done with that before the break.

Mr. Belsher: Can we leave that in your care, then, Mr. Chairman?

The Chairman: If those present would allow us to proceed.

Some hon. members: Agreed.

Mr. Nault: If you cannot, the Monday following would be great. If you cannot get it for Thursday, a week from Monday would be fine.

The Chairman: We could still keep that Monday following when we come back in mind for the other side. That would probably bring us to. . .

Mr. Malone: Let us do that.

The Chairman: If there is no other business to be brought forward at this time we will adjourn to the call of the Chair.

Thursday, February 22, 1990

• 1534

The Chairman: I call the meeting to order. I see a quorum and the witnesses first appearing are ready.

Our first witnesses are Thomas Payne, the President of Central Western Railway Corporation, and Timothy Pasquill, a locomotive engineer. Mr. Payne, we will turn the microphone over to you. Did you have a prepared text, or were you going to make comments and then open it for questions? That would be in order if you so desire.

[Traduction]

M. Nault: Pourquoi pas, s'ils sont prêts.

M. Malone: Je suis pris toute la journée jeudi.

M. Nault: Jeudi de cette semaine?

Le président: J'essayais simplement de faire avancer les choses avant le congé, qui nous mène au mois de mars.

M. Nault: Oui, si nous pouvions commencer avant le congé. . .

Le greffier: M. Samson ne peut pas lui non plus.

Le président: Jeudi, vous ne pourrez pas?

M. Samson: Non, je rentre chez moi jeudi.

M. Nault: Et Arnold est parti le jeudi.

M. Malone: Je devrai vérifier auprès des gens de mon bureau pour savoir si je suis libre. Il me semble que j'ai deux réunions de prévues, mais il reste du temps pour une troisième.

Le président: Si nous pouvions entendre jeudi les deux témoins qui ont demandé à comparaître, il ne nous resterait plus alors qu'à entendre celui qui est en faveur du projet de loi, et nous en aurions terminé avant le congé.

M. Belsher: Pouvons-nous donc, monsieur le président, vous laisser le soin de prendre les dispositions qui s'imposent?

Le président: Si les personnes présentes me le permettent.

Des voix: D'accord.

M. Nault: Si c'est impossible, le lundi suivant sera parfait. Si c'est impossible jeudi, le lundi après la semaine de congé ira parfaitement.

Le président: Nous pourrions toujours garder ce lundi suivant pour entendre l'autre partie. Cela nous amènera probablement à prendre. . .

M. Malone: Faisons cela.

Le président: S'il n'y a pas d'autres interventions, je déclare la séance levée.

Le jeudi 22 février 1990

Le président: Je déclare la séance ouverte. Le quorum est réuni et les premiers témoins sont prêts à comparaître.

Nous recevons d'abord M. Thomas Payne, président de la *Central Western Railway Corporation*, et M. Timothy Pasquill, mécanicien. Monsieur Payne, c'est à vous que je vais d'abord donner la parole. Désirez-vous lire une déclaration ou nous faire quelques observations avant de passer aux questions? Ce sera comme il vous plaira.

[Text]

[Translation]

• 1535

Mr. Thomas Payne (President, Central Western Railway Corporation): I am here at the disposal of the committee. If I could make a few brief comments and then leave things open to the committee, I think that is probably the best.

I think the intent of Bill C-5 is quite clear. As Mr. Belsher ably put it in the House when it came up in January, it is something of an historical quirk that the provisions of the National Transportation Agency were not applied to us, and it is our hope that we will not be rendered an anomaly in the Canadian railway industry. We are sort of caught between two generations of National Transportation Acts.

The current question of our jurisdiction is very complicated for us. We find ourselves reporting to both federal and provincial authorities and nine different government departments, and this piece of legislation will help to clear up our jurisdictional question by leading us in the provincial jurisdiction. This will simplify our lives considerably.

The provincial Government of Alberta has seen fit to prescribe for us all of the various safety and operating regulations that we find in the federal jurisdiction, so I think the public interest in safety is protected. Our safety record is second to none. We have not had any failures of equipment or rules violations that would cause any reporting, either under the federal or provincial Railway Acts, since the day of the operation of the railway.

The effect of the railway was to preserve in operation a subdivision which Canadian National had sought to abandon since the 1960s. There are now some 18 employees, including the officers of the company. Mr. Pasquill has joined me to speak on behalf of those people out maintaining track, running locomotives, maintaining cars, doing maintenance of way and all the various functions that go with the railway. From time to time I find myself relieving people who go on holidays, so I fill those positions as well.

The effect of the railway has been to substantially reduce the costs of the carriage of grain to producers in western Canada inside the WGTA. As well, the local farmers have saved themselves a 60- to 75-mile one-way haul to the other side of the Red Deer River, with all the attendant costs.

We find ourselves in the position of having people working when no one would have been working in the event of a abandonment. The frequency of train service has increased on the subdivision from an average of 36 trains a year under Canadian National operation—these are statistics I obtained at the abandonment hearing—and we run weekly. This has provided Canadian National with a weekly service which they previously did not have, and an attendant increase in labour requirements on the national carrier.

M. Thomas Payne (président, Central Western Railway Corporation): Je suis à l'entière disposition du comité. Le mieux serait probablement que je fasse quelques observations, puis que l'on passe à la discussion.

L'intention du projet de loi C-5 m'apparaît tout à fait claire. Comme M. Belsher l'a si bien dit à la Chambre lorsque le projet a été déposé en janvier, c'est à cause d'une sorte d'oubli que nous n'avons pas été assujettis aux dispositions de la Loi nationale sur les transports. Nous espérons bien que notre situation sera régularisée. Nous sommes en quelque sorte pris entre deux versions de la loi.

Nos rapports avec les autorités sont actuellement très complexes. Nous relevons des gouvernements fédéral et provincial par l'intermédiaire de neuf ministères, et la loi va simplifier les choses en nous plaçant sous compétence provinciale. Cela va beaucoup nous simplifier la vie.

Le gouvernement de l'Alberta a jugé bon de nous assujettir à diverses règles de fonctionnement et de sécurité qui, à notre avis, relèvent du gouvernement fédéral. La sécurité de la population est donc assurée. En matière de sécurité, nos antécédents sont irréprochables. Nous n'avons pas connu de défaillances de matériel ou d'infractions aux règlements qui auraient exigé un rapport en vertu de lois fédérales ou provinciales sur les chemins de fer depuis que notre compagnie est en activité.

Notre compagnie a été créée pour maintenir en service une section que le Canadien National voulait abandonner depuis les années 1960. Elle compte maintenant 18 employés, y compris les cadres. M. Pasquill m'accompagne aujourd'hui à titre de porte-parole des employés qui assurent l'entretien de la voie ferrée et des wagons, la marche des locomotives et tout ce qui est nécessaire à l'exploitation d'un chemin de fer. De temps en temps, il m'arrive d'aller relever des employés qui partent en vacances. Je connais donc bien ce travail moi aussi.

Depuis que notre compagnie existe, le coût du transport du grain à l'intérieur du secteur de l'Office dans l'ouest du pays a beaucoup baissé. Les agriculteurs locaux, en outre, n'ont plus à faire un détour de 60 ou 75 milles de l'autre côté de la rivière Red Deer, avec le coût supplémentaire que cela suppose.

Grâce à nous, il y a du travail pour des gens qui n'en auraient pas eu si la ligne avait été abandonnée. Sur la ligne, la fréquence du service est passée de 36 trains par an en moyenne à l'époque du Canadien National—ce sont des chiffres que j'ai obtenus lors de l'audience sur l'abandon de la ligne—à une liaison hebdomadaire. Nous offrons donc au Canadien National un service hebdomadaire qui n'existait pas auparavant, ce qui donne du travail supplémentaire au transporteur national.

[Texte]

This bill will be a great help to our future and will help us not be the oddball in the system. Thank you.

• 1540

Mr. Tobin (Humber—St. Barbe—Baie Verte): I would like to welcome Mr. Payne and his colleague before our legislative committee on Bill C-5. I do not think it needs to be done, but perhaps it might be useful to repeat.

Mr. Payne, you were essentially telling us that currently your railway is caught between federal and provincial jurisdiction and that from a practical point of view, from the point of view of a day-to-day operation, you are in essence required to satisfy two regulators and that the attendant cost and time on you and the company is double that of any other railway. Is that a fair assessment?

Mr. Payne: Yes, it is.

Mr. Tobin: Can you explain what is involved, by way of example, to the committee?

Mr. Payne: A federal railway company would report to the National Transportation Agency. They would report both to the eastern and western divisions, in our case, of the NTA. We would report to the Transport Canada safety investigation people. We would report to the rate-making side and the costing side of the Grain Transportation Agency, Transport Canada, and the National Transportation Act. Our tariffs are likewise filed with the National Transportation people in conformity with the Western Grain Transportation Act. That takes care of the federal side.

Likewise, because of the jurisdiction, we report to the provincial Department of Transportation. We are considered to be a utility, so we report to the provincial department of utilities. We file tariffs with the Public Utilities Board of the Government of Alberta. We report to the Attorney General provincially because he is concerned with the regulation of railways under the act.

So we find that we virtually duplicate everything, and we have found inside both of those jurisdictions that there are four different reporting standards.

Mr. Tobin: I want to ask your colleague who is with you—who I understand is one of the employees of the railway—about the position of the employees with respect to this bill. The reason I raise that is I do not think anybody around this table or in this room believes that this railway ought to be caught in the position it is in between two jurisdictions—or anybody believes, by any stretch of the imagination, that this company seeking to disentangle itself from double jurisdiction causes anybody any kind of a problem. There is some debate as to whether or not theoretically this bill may have an impact in other areas down the road. We can talk about that later, but what is the position of the employees themselves with respect to this bill?

[Traduction]

Ce projet de loi va nous ouvrir des perspectives d'avenir et régularisera notre situation dans le domaine du chemin de fer. Merci.

M. Tobin (Humber—Sainte-Barbe—Baie Verte): Je souhaite à M. Payne et à son collègue la bienvenue au comité législatif sur le projet de loi C-5. Ce n'était peut-être pas nécessaire mais ça ne peut pas faire de mal.

Monsieur Payne, vous nous avez dit qu'à l'heure actuelle, votre compagnie relève à la fois du gouvernement fédéral et du gouvernement provincial et donc que, dans vos activités quotidiennes, il vous faut satisfaire à deux types de réglementation, ce qui vous occasionne des frais supplémentaires et une perte de temps puisque vous y consacrez le double de ce qui est exigé des autres compagnies de chemin de fer. J'ai bien résumé?

M. Payne: Oui.

M. Tobin: Pourriez-vous nous expliquer ce que cela représente?

M. Payne: À titre de compagnie fédérale, nous relevons de l'Office national des transports. Nous relevons des sections est et ouest de l'Office, des inspecteurs de sécurité de Transports Canada, des agents chargés de la tarification et de l'établissement des coûts de l'Office de transport des grains, de Transports Canada. Nous tombons sous le régime de la Loi nationale sur les transports. Nos tarifs sont aussi déposés auprès de l'Office conformément à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Voilà pour les obligations de nature fédérale.

Par ailleurs, nous relevons aussi du ministère des Transports de la province. Comme nous sommes assimilés à un service public, nous relevons aussi des autorités dans ce domaine. Nos tarifs sont déposés auprès du Conseil des services publics du gouvernement de l'Alberta. Nous relevons enfin du procureur général de la province parce que c'est lui qui est chargé de la réglementation des chemins de fer aux termes de la loi.

En fait, nous faisons presque tout en double, sans compter qu'aux deux paliers de gouvernement, il y a quatre différents types de rapport à produire.

M. Tobin: Votre collègue est l'un des employés du chemin de fer, si j'ai bien compris. Je voudrais lui demander qu'elle est la position du personnel face au projet de loi. Croyez bien que personne ici ne cherche à vous maintenir dans la situation où vous vous trouvez ou ne voit des difficultés dans le fait que vous cherchez à vous libérer de ce carcan. On se demande si ce projet de loi ne pourrait pas avoir des conséquences ultérieures dans d'autres domaines. Nous pourrions revenir là-dessus plus tard, mais j'aimerais savoir qu'elle est la position des employés face à ce projet de loi?

[Text]

Mr. Timothy Pasquill (Locomotive Engineer, Central Western Railway Corporation): In a lot of cases, we opted out of union positions. Personally, I quit my position with Canadian Pacific with a mind to gaining employment with Central Western and having a certain freedom and ability to be more productive and thus gain more job satisfaction—have a part in an operation you can be proud of rather than to witness all the kinds of inefficiencies in the job I had at the time with Canadian Pacific.

Mr. Tobin: Are any employees today with the company asking that this bill be held in abeyance pending the outcome of the current court deliberations?

Mr. Pasquill: Negative.

Mr. Tobin: None of the employees whatsoever.

Mr. Nault (Kenora—Rainy River): I would just like to ask Mr. Payne a couple of questions on the safety aspects of the operation. We were fortunate to be given some information from the Department of Transport just this morning, and it relates to your company and the safety record of the accidents that have occurred. According to the department, there have been no reportable accidents. Does that mean to us that there are none, or that they have been minor?

Mr. Payne: The kind of reportable accident under the act would be a level-crossing accident, a locomotive collision, a locomotive derailment caused at speed on the main track. We have not had any of those accidents. We have had cars climb on ice under supervision in a crossing when we knew the crossing was frozen and with an attendant car department and operating officers on the ground moved onto a crossing and observed the car climbing and then we stopped. But that is not what would be considered an accident per se, and we have not had any accidents since our operation started.

• 1545

Mr. Nault: Also, we are told here that everyone who is working for the company works under the Uniform Code of Operating Rules and has an A card.

Mr. Payne: Yes. Again, one of the concerns when our bill was passed by the Alberta legislature in front of the private bills committee, where it was subject to three days' examination by all parties in the Alberta House, was what standards we were going to follow in that regard. We said we had to follow the highest and best standards as a matter of good practice, because we would be liable if we were found not doing that in the event of an accident.

So we have adopted the UCOR and its attendant safety regulations for reset controls, overset speed limits, the whole nine yards. We have filed our examinations with both the provincial and federal authorities, and periodic examinations according to the UCOR general order 8 do take place. Everybody is a holder of an A card.

[Translation]

M. Timothy Pasquill (mécanicien, Central Western Railway Corporation): Beaucoup d'entre nous ont quitté nos emplois syndiqués. Moi, j'ai laissé mon emploi au Canadien Pacifique pour aller travailler à la *Central Western* pour avoir plus de liberté, être plus productif et tirer une plus grande satisfaction de mon travail. Je voulais travailler pour une entreprise dont on peut être fier au lieu de vivre avec l'inefficacité qu'il y avait au Canadien Pacifique.

M. Tobin: Y a-t-il des employés qui voudraient que l'on retarde l'adoption du projet de loi jusqu'à la décision du tribunal?

M. Pasquill: Non.

M. Tobin: Aucun employé.

M. Nault (Kenora—Rainy River): J'ai quelques questions à poser à M. Payne à propos de la sécurité. Nous avons eu la chance de recevoir des renseignements du ministère des Transports ce matin. Il y est question de votre compagnie, de son dossier de sécurité et des accidents qui sont survenus. D'après le ministère, il n'y a eu aucun accident devant faire l'objet d'un rapport. Est-ce que cela signifie qu'il n'y en a eu aucun ou qu'ils étaient mineurs?

M. Payne: Sous le régime de la loi, les accidents à signaler sont ceux qui surviennent à un passage à niveau, les collisions avec une locomotive, un déraillement causé par excès de vitesse sur la voie principale. Nous n'avons eu aucun accident de ce genre. Il est arrivé que des wagons montent sur la glace, sous supervision, à un passage que nous savions être recouvert de glace; il y avait des employés du service des wagons et du service d'exploitation qui étaient là pour observer ce qui se passait. Mais ce n'est pas ce que l'on appelle véritablement un accident. Nous n'avons pas eu d'accident depuis que la compagnie a été créée.

M. Nault: On nous dit aussi que tout le personnel est assujéti au Règlement unifié d'exploitation et détient une carte A.

M. Payne: Oui. Avant que la législature de l'Alberta l'adopte, le comité des bills privés a étudié le projet de loi pendant trois jours. On se demandait quelles normes de sécurité allaient s'appliquer. Nous avons déclaré vouloir suivre les normes les plus strictes parce que nous serions responsables en cas d'accident.

Nous avons donc adopté le RUE, avec les règles correspondantes pour le dispositif de veille automatique, les limites de vitesse excessives, tout le bataclan. Nous avons transmis le résultat de nos inspections aux autorités provinciales et fédérales et nous procédons à des inspections périodiques en conformité avec l'ordonnance générale numéro 8 du RUE. Tout le monde est titulaire d'une carte A.

[Texte]

Mr. Nault: When we go to provincial jurisdiction once this bill gets passed, if it is the request of the House to do so, I need to know one thing. Under the proposed legislation in Alberta, how long will the employees be requested to work before they are able...? I am quite interested in finding out how long the employees work before they are allowed to call it a day. As you know, under the United Transportation Union and the CP and CN regulations, there is a mandatory time when you are done.

Mr. Payne: Yes.

Mr. Nault: What I see here is that you have an 18-mile-an-hour track and 108 miles of track, if I am not mistaken. It is not too difficult to figure out how long that takes. Without stopping here and there, I want to know how long the employees are forced to be on duty before they can book rest.

Mr. Payne: We do not force an employee to be on duty when he does not believe he can carry on. We do not run the whole subdivision in one day. We will hold locomotives at the end of the line or in the middle of the line and switch one way, relieve the crew, drive them home, and take out another crew. I am not interested in having anybody really go much more than 10 to 11 hours on duty. I am not interested in that. I had tours of duty longer than that, and that is enough, thanks.

Mr. Nault: I would like to ask your employee this, and I do not want to get overly personal so I will put it in a general sense. Since you did work for CP, you realize what they paid you. Perhaps you could give us a description. Are you pleased with what you are paid? You are not under the same jurisdiction as the CP and CN and a contract in that sense, because you are non-union, but I am also interested in whether or not you are pleased with the safety regulations, with the working conditions you are under.

It is important to us to look at those aspects, because as my colleague has said, we are talking about one specific company here, but we are also talking about the future of a lot of other branch lines being taken over. If it is the short-line railways—and it is similar to the United States—we would like to have a uniform system for all those employees somewhere down the line, because it would be very difficult for provinces and governments in general to try to keep track of the safety situation as it relates to rail traffic if there is a different regulation for every short line. So I am interested in your views as to whether or not you feel Mr. Payne is going the high road and if that is good, because we want it to continue that way.

Mr. Pasquill: I think this type of operation fosters an attitude superior to that of the national roads. If you have an idea, it is much more personal than, say, the CP or CN's suggestion plan, where you fill out a card and drop it in the box and do not know if it is ever considered or not. We have an excellent line of communication between all employees and management right down to the lowest-paid employee.

[Traduction]

M. Nault: Il y a une question que je me pose si vous passez sous juridiction provinciale après l'adoption de la loi. Sous le régime de la loi albertaine, combien de temps l'employé doit-il travailler avant de pouvoir...? Combien de temps l'employé doit-il travailler avant de pouvoir se reposer. Comme vous le savez, aux termes des règlements des Travailleurs unis des transports, du CP et du CN, il doit y avoir une période de repos après un certain temps.

M. Payne: Oui.

M. Nault: D'après ce que je lis ici, votre ligne de chemin de fer fait 108 milles, et vous roulez à une vitesse moyenne de 18 milles à l'heure, sauf erreur. Il n'est pas sorcier de trouver le temps que ça fait. Sans arrêts en gare, combien de temps les employés doivent-ils être de service avant de pouvoir se reposer.

M. Payne: Nous ne forçons pas l'employé à rester en service s'il ne juge pas pouvoir continuer. Nous ne parcourons pas toute la ligne en une seule journée. Nous conservons des locomotives en bout de ligne ou au milieu, nous relevons l'équipe qui va dans une direction, nous ramenons les gens chez eux et nous affectons une autre équipe. Je ne veux pas que quelqu'un reste en service plus de 10 ou 11 heures. Ça ne m'intéresse pas. J'ai fait des quarts plus longs, et ça me suffit, merci.

M. Nault: Je voudrais poser une question à votre employé et comme je ne veux pas être indiscret, je vais poser ma question en termes généraux. Ayant travaillé au Canadien Pacifique, vous pouvez faire une comparaison avec ce qu'on vous paie actuellement. Vous pourriez donc nous en donner une idée. Êtes-vous satisfait de votre salaire? Vous n'avez pas de convention comme les employés du CP et du CN puisque vous n'êtes pas syndiqué. J'aimerais aussi savoir si vous êtes satisfait des règles de sécurité et des conditions de travail.

Il est important que nous posions ces questions parce que, comme mon collègue l'a dit, même si nous nous occupons ici du cas particulier d'une entreprise, il est aussi question de l'avenir d'une multitude d'autres lignes secondaires qui changeront de propriétaires. Si l'on doit passer à un système ferroviaire sur courtes distances, comme aux États-Unis, il serait bon d'avoir un régime uniforme pour tous les employés, parce que les provinces et les gouvernements en général auront du mal à veiller à la sûreté des voies ferrées si la situation est différente pour chaque compagnie. Estimez-vous que M. Payne fait tout ce qu'il peut et que tout va bien, parce que nous espérons qu'il continuera d'en être ainsi.

M. Pasquill: Je pense qu'une compagnie comme la nôtre engendre une meilleure attitude que les chemins de fer nationaux. Si on a une idée, l'atmosphère est bien moins impersonnelle qu'au CP ou qu'au CN, où on dépose une carte dans la boîte à suggestions sans jamais savoir si l'idée sera étudiée. La communication est excellente entre les patrons et tous les employés, même celui qui est à l'échelon le plus bas.

[Text]

I am quite happy with the wage I am making. I see nothing but bright prospects in the future for better-than-average increases, more so than I would expect at CP. Consideration is given to a person on an individual basis rather than just being lumped in with 3,000 other employees.

• 1550

Mr. Nault: As it relates to safety then. . . ?

Mr. Pasquill: Safety-wise, I think it is superior.

Mr. Nault: We are being told in this report that work for the NTA will carry on and the inspectors will have the powers under the Alberta Railway Act to continue to monitor your particular railway, Mr. Payne. Could you indicate to those of us who do not know what will take place once this legislation is passed? Who will be responsible, then, and at what level for safety inspection?

Mr. Payne: If I could touch upon your first question about the scattering of the jurisdiction in safety, I think it is fair to say that all of the provinces are concerned in the consistency of standards. Pursuant to their own provincial railway acts, they are adopting a set of standards fully consistent with the federal regulations with regards to handling of dangerous commodities or the UCOR or all the rest. This is a standard practice signed off by virtually all of the membership of the Railway Association of Canada, which embraces both federal and provincial railway companies.

Right now, the provincial government in Alberta has an ongoing review of the Railway Act. They have contacted Mr. Colin Churcher, the director general of rail safety for Transport Canada, who has been to see June McGregor, the deputy minister. Pending the finish of the review of the provincial Railway Act, the federal and provincial authorities have come to an agreement that Mr. Churcher's office in Calgary—which is directed by Mr. Keith Post, the former director of rules for the CTC—will continue to inspect us as if we were federal.

In essence, the province has come to an agreement with the federal government to perform that inspection service. We have had Mr. Churcher and his engineering staff out twice upon the line—once when we began operations and once just lately. They are quite happy with the engineering and operating standards of the equipment and the engineering on the line.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, if it helps the chairman with the consent of colleagues, we certainly do not intend to ask any more questions than we have to ask.

The Chairman: We have until 4.15 p.m., and I wanted to get one round out of it.

Mr. Nault: Just one more question: how much money have you allocated for upgrading your line?

[Translation]

Je suis tout à fait satisfait de mon salaire. J'ai de belles perspectives d'avenir et des possibilités d'augmentation supérieures à la moyenne, plus intéressantes que ce qui me serait offert au Canadien Pacifique. On nous traite comme des hommes et on n'est pas perdu dans la masse des 3,000 autres employés.

M. Nault: Pour ce qui est de la sécurité alors. . . ?

M. Pasquill: Pour la sécurité, je crois que c'est supérieur.

M. Nault: Nous apprenons dans ce rapport que le travail de l'Office se poursuivra et que les inspecteurs pourront, aux termes de la loi albertaine, continuer à surveiller votre chemin de fer. Pourriez-vous expliquer à ceux d'entre nous qui ne savent pas ce qui se passera lorsque le projet de loi aura été adopté, qui sera alors responsable et quels seront les différents niveaux d'inspection en matière de sécurité?

M. Payne: Je reviendrai un instant sur votre première question sur l'éparpillement des responsabilités en matière de sécurité. Toutes les provinces souhaitent évidemment une certaine uniformité dans les normes. Dans leurs propres lois, elles adoptent une série de normes qui correspondent absolument à la réglementation fédérale pour ce qui est de la manutention des produits dangereux, du Règlement unifié d'exploitation, etc. C'est une pratique standard acceptée par presque tous les membres de l'Association des chemins de fer du Canada, qui regroupe à la fois les compagnies de chemin de fer fédérales et les compagnies provinciales.

À l'heure actuelle, le gouvernement provincial en Alberta est en train de réviser la Loi sur les chemins de fer. On a contacté M. Colin Churcher, directeur général de la Sécurité ferroviaire à Transports Canada, qui a vu le sous-ministre, June McGregor. Tant que la loi n'aura pas été révisée, les autorités fédérales et provinciales ont convenu que le bureau de M. Churcher à Calgary, qui est dirigé par M. Keith Post, ancien directeur de la réglementation de la CCT, continuera ses inspections chez nous comme si nous relevions des autorités fédérales.

Bref, la province en est arrivé à une entente avec le gouvernement fédéral pour ses services d'inspection. M. Churcher et son personnel technique sont venus deux fois, une fois au début et une autre fois tout dernièrement. Ils sont tout à fait satisfaits des normes de construction mécanique et d'exploitation du matériel et de l'équipement.

M. Tobin: Monsieur le président, sachez que nous n'avons certainement pas l'intention de poser plus de questions que nécessaire.

Le président: Nous avons jusqu'à 4h15, et j'aurais aimé que l'on puisse faire un tour complet.

M. Nault: Encore une question: quel budget avez-vous prévu pour l'amélioration de vos voies?

[Texte]

Mr. Payne: Out of the general revenues received by Central Western for the carriage of grain, in the first year we spent \$890,000 in maintenance away. In the second year of operation we spent another \$680,000, and in this last year we have spent some \$340,000.

The first year we rebuilt 78 out of 93 crossings to the CPR main track heavy haul division standards. We resurfaced all of the sidings. We started a program of replacing some 70,000 cubic yards of ballast in the track, because of the deteriorated ballast section. Over the last year we have put in some 10,000 ties, and that program will continue.

The Chairman: We will go on and hear from Mr. Samson.

Mr. Samson (Timmins—Chapleau): Most of the questions I had to ask have already been asked. I want to assure you, Mr. Payne, that my purpose here is not to stop Bill C-5, not that I could do it alone, anyway. That is also not why this committee is here, as far as I understand. But I want some clarification from you as a result of some discussions we had prior to this meeting and also as a result of some of the things said here.

• 1555

Actually, I have only one area that I would like to have clarified, because the questions of safety have already been answered. If you will indulge me for a minute, I would like to go over some of the facts that I have before me. You indicated that the CWR's cost of operation was somewhat less than that incurred by the CN line prior to your purchasing. Your costs were somewhat lower. You assumed some \$17 million of upgrading responsibilities when you took over that line. Those were the estimates we were given. Now, there were extensive upgradings being done prior to your taking over that line, but when you took it over there was still some \$17 million of upgrading to be done. You have spent a little more than \$1 million in upgrading, replacing ties and switches, and so on. We also heard from the transportation agency this morning that public crossings have been upgraded, culverts and drainage have been improved, several bridges have received attention, and one has been replaced.

I want to satisfy myself that areas of safety or operation are not being cut for the sake of making these improvements. How did you manage to do all of this when the other railway could not? How are you managing to pay your employees more money than they were making before, while you are buying equipment? How is all this being done? I know that you received some funding from some loans. . .

[Traduction]

M. Payne: Pour la première année, nous avons consacré à l'entretien 890,000\$ des recettes générales de *Central Western* pour le transport des céréales. La deuxième année, nous y avons encore consacré 680,000\$ et cette année, qui est la dernière, quelque 340,000\$.

La première année, nous avons reconstruit 78 des 93 passages à niveau conformément aux normes de la division responsable des voies principales de CPR pour les charges lourdes. Nous avons refini le boudin de toutes les voies d'évitement. Nous avons entamé un programme de remplacement de quelque 70,000 verges cubes de ballast sur la voie parce que celui-ci était détérioré. Au cours de la dernière année, nous avons installé quelque 10,000 traverses et le programme se poursuit.

Le président: Nous allons maintenant donner la parole à M. Samson.

M. Samson (Timmins—Chapleau): La plupart des questions que je voulais poser ont déjà été posées. Je puis vous assurer, monsieur Payne, que je n'ai pas du tout l'intention de bloquer le projet de loi C-5, même si je pouvais le faire tout seul. Ce n'est pas non plus la raison pour laquelle le comité en a entrepris l'étude, du moins je ne le crois pas. J'aimerais simplement que vous me donniez quelques éclaircissements sur un certain nombre de choses dont nous avons discuté avant cette réunion et également sur certaines des choses qui ont été dites tout à l'heure.

En fait, j'aimerais simplement aborder un sujet puisque l'on a déjà parlé de sécurité. Si vous voulez bien me donner une seconde, j'aimerais me retrouver un peu dans les papiers que j'ai sous les yeux. Vous avez indiqué que le coût d'exploitation du CWR était un peu inférieur à ce qu'était celui du CN avant que vous n'achetiez la ligne. Vous avez assumé quelque 17 millions de dollars d'améliorations lorsque vous avez repris cette ligne. C'était les chiffres qui nous avaient été fournis. Maintenant, on avait déjà beaucoup fait pour améliorer la ligne avant que vous n'en preniez le contrôle, mais lorsque vous l'avez acheté, il restait quelque 17 millions de dollars d'améliorations à effectuer. Vous avez dépensé un peu plus d'1 million de dollars pour remplacer des traverses, des aiguillages, etc. L'Office des transports nous a également déclaré ce matin que les passages à niveau ont été améliorés, que les caniveaux et le drainage ont été améliorés, que plusieurs ponts ont été réparés et que l'un deux a même été remplacé.

Je voudrais donc m'assurer que ni la sécurité ni l'exploitation de cette ligne ne sont négligées parce que l'on apporte ces améliorations. Comment avez-vous réussi à faire tout cela alors que l'autre compagnie n'y arrivait pas? Comment réussissez-vous à payer vos employés plus qu'ils n'étaient payés auparavant alors que vous avez également du matériel à acheter? Comment vous y prenez-vous? Je sais que vous avez obtenu certains prêts. . .

[Text]

Mr. Tobin: So did the other railways.

Mr. Samson: Nevertheless, how was all this being accomplished?

Mr. Payne: I would like to start with the upgrading question. The estimate of \$17 million came up as a result of an appearance by both ourselves and a consultant retained by the Alberta government at the 1983-84 hearings.

The CN line has never been in the rehab program, and was not contemplated for the rehab program. Mr. McDonough's 1984 decision of the CTC as senior commissioner did not recommend that it get placed in that program. The costs of rehabilitation inside the national framework of estimates and budgets is on a gross cost-per-mile basis. There is no detailed spec. It gives a performance specification: all-year service, 30 miles an hour, 220,000-pound loading capacity. That is the general specification. CN and CP have different standards of engineering to achieve that.

We looked at the line, the condition of the ballast, the ties, the bridges, and we prepared an internal estimate of what it would cost to do the same scope of work. Our price was \$16.3 million. Call it \$17 million to make an allowance. We broke that program into three phases: ballast and crossings, ties, steel.

• 1600

Now, about the \$16 million, when we went out for bids for the scope of the work a binder was prepared for contractors' estimates. Our in-house estimates were \$17 million, more or less. To our surprise, we found that when the bids came back they came in between \$10 million and \$11.5 million for the same scope of work, done by PNR, A&B Rail, all the contractors working for LRT systems and the national railroads all over the country—the same scope of work as the national specification.

We then thought, well, if they can do it for that, we can take some of this work in-house by our own forces and maybe make an economy, because they are making money in that bid. So we tendered out the gravel. We have tendered out 170,000 yards of gravel and found that, lo and behold, instead of \$8 it came in at \$4.25 per tonne delivered to track-side. In effect, out of that program we accomplished 30% to 35% of the total specification for a little over \$1 million.

It was astounding. I think it shows that when you take somebody who understands the operation of a railway and you go out and you grab onto these people and rattle the cage a bit you get some efficiencies. That is where it comes from.

A locomotive engineer has one thing in his mind: he has 13,000 tonnes behind him at speed, and if something is wrong or he makes a failure or there is an equipment

[Translation]

M. Tobin: Les autres chemins de fer aussi.

M. Samson: Bref, comment avez-vous réalisé tout cela?

M. Payne: Tout d'abord à propos des améliorations. Le chiffre de 17 millions de dollars a été avancé lorsque nous avons comparu en même temps qu'un expert-conseil retenu par le gouvernement albertain aux audiences de 1983-1984.

La ligne du CN n'a jamais fait partie du programme de remise en état et il n'en avait jamais été question. La décision de M. McDonough, de la CCT, en 1984 n'y faisait pas allusion. Dans les budgets nationaux, les coûts de remise en état sont établis aux coûts par mille bruts. Il n'y a pas de cahier des charges détaillé. Il y a des caractéristiques techniques de performance: service toute l'année, 30 milles à l'heure, 220,000 livres de chargement. Il s'agit là de caractéristiques techniques générales. Le CN et le CP ont des normes de construction mécanique différentes pour y satisfaire.

Nous avons examiné la ligne, le ballast, les traverses, les ponts et nous avons préparé un budget interne pour ce genre de travail. Nous l'avons évalué à 16,3 millions de dollars. Soit 17 millions pour faire face aux imprévus. Nous avons divisé ce programme en trois phases: ballast et passages à niveau, traverses, acier.

Maintenant, pour les 16 millions, lorsque nous avons fait des appels d'offres pour l'ensemble du travail, on avait préparé un classeur à l'intention des entrepreneurs. Nous avions estimé ce travail à quelque 17 millions de dollars. À notre grande surprise, nous avons constaté que les soumissions se situaient entre 10 et 11,5 millions de dollars pour les mêmes travaux effectués par PNR, A et B Rail, tous les entrepreneurs travaillant pour les réseaux TLR et les chemins de fer nationaux dans le pays—tous les travaux précisés dans le cahier des charges nationales.

Nous nous sommes alors dit que si toutes ces autres compagnies pouvaient faire ce travail pour de tels montants, nous pourrions en faire une partie nous-mêmes et peut-être réaliser quelques économies parce qu'en soumissionnant, ils comptent évidemment certains bénéfices. Nous avons donc fait un appel d'offres pour 170,000 verges cubes de gravier et nous avons constaté, à notre grande surprise encore, que cela ne coûtait pas 8\$ mais 4.25\$ la tonne livrée à côté de la voie. Nous avons donc ainsi réalisé de 30 à 35 p. 100 de tout le cahier des charges pour un peu plus d'un million de dollars.

C'était ahurissant. Cela montre que quand on prend quelqu'un qui comprend les chemins de fer et que l'on essaie de remuer un peu les choses, on réussit à faire de sérieuses économies. C'est ainsi que nous y sommes parvenus.

Un mécanicien de locomotive pense à une chose: il a 13,000 tonnes qui avancent derrière lui et si quelque chose ne va pas, s'il fait une erreur ou si du matériel ou

[Texte]

or track failure it climbs all over him, without fail. And I am a locomotive engineer.

Mr. Samson: I guess it would be safe for me to say, then, that CN could use more people like you to tell them how to operate their railroad.

Mr. Payne: An example was in our level-crossing program.

Mr. Samson: I am being facetious, Mr. Payne.

Mr. Payne: I am sorry. In our level-crossing program the alliance subdivision was rehabilitated by Canadian National, next door to us. Farmers came to us and said they did not understand: you have six men, a locomotive, and a string of cars with gravel in them, and you completely dig up, remove, crush, tile, number-one ties, 100-pound steel, box rails, full crossing protection and repair. You do two crossings in one day, completely buttoned up and ready for service. CN has fifteen men, three locomotives, an autoliner tamper service or resurfacing machine, and they do one crossing every three days, five miles away. Do not ask me why.

Mr. Tobin: Have we already named the new chairman of CN, Mr. Chairman?

Mr. Samson: Mr. Pasquill, again, if the chairman will indulge me in talking about finances, because it relates to safety, and this is the area I am mostly concerned about. I come from a mining background, where bonuses are offered for production and sometimes corners are cut for the sake of production to increase a bonus or to get a little more money. What I would like to address to you is that you are paid, as I understand it... I have not substantiated this in any way, but what I am told is that the employees from the CWR are a bit more highly paid than the main line railroaders are. I also understand a certain amount of money is set aside for wages and operation, and if money is left over from the operations end of it it is then put into the salaries.

So if you will allow me to use the term "bonus" for the sake of explanation, what I would like to ask you is this. From a safety point of view, is this a practice? Does it happen? Do employees such as yourself receive a bonus? Does that affect... Albeit the safety record is good so far, it does not necessarily mean corners are not being cut, it just means nobody has got hurt yet, thank God. And I am not implying any corners are being cut.

Mr. Pasquill: No, I understand.

Mr. Samson: With safety and the operation of the railroad—and I know you have already stated it is good, but I would like for you to expand a little—are any corners being cut for the sake of increasing production, for the sake of realizing a bonus at the end of the year?

[Traduction]

une voie est en mauvais état, tout lui arrive dessus, c'est certain. Je suis moi-même mécanicien.

M. Samson: Alors je crois que l'on peut dire que le CN pourrait avoir recours à davantage de gens comme vous pour lui expliquer comment exploiter sa compagnie.

M. Payne: Il y a l'exemple de notre programme de passages à niveau.

M. Samson: Je plaisante, monsieur Payne.

M. Payne: Je suis désolé. Juste à côté de nous, le Canadien National était comme nous en train de remettre en état des passages à niveau. Des agriculteurs sont venus nous voir pour nous dire qu'ils ne comprenaient pas: vous avez six hommes, une locomotive et une série de wagons avec du gravier et vous creusez, déblayez, écrasez, couvrez, mettez des traverses de qualité, de l'acier de 100 livres, des voies spéciales, toute la protection et les réparations nécessaires. Bref, vous construisez deux passages à niveau en une journée, c'est entièrement prêt, clé en main. Le CN a 15 hommes, trois locomotives, une machine pour finir le boudin et il construit un passage à niveau tous les trois jours, à cinq milles d'ici. Ne me demandez pas pourquoi.

M. Tobin: A-t-on déjà nommé le nouveau président du CN, monsieur le président?

M. Samson: Monsieur Pasquill, si le président me le permet, je vais encore parler de finances, parce que c'est lié à la sécurité, et que cela m'intéresse particulièrement. Je viens d'un milieu de mineurs où l'on offre des primes à la production et où l'on rogne quelquefois sur une chose ou sur une autre afin de produire et d'obtenir une meilleure prime ou un peu plus d'argent. Si je ne m'abuse, je n'ai aucune preuve, mais je crois savoir que les employés du CWR sont un peu mieux payés que les employés des principaux chemins de fer. Je crois, d'autre part, que l'on met certaines sommes de côté pour les salaires et les opérations et que s'il reste de l'argent au budget des opérations, on le verse aux salaires.

Alors, pour que ça soit plus clair, j'utiliserais le terme de «prime» et je vous demanderais si c'est quelque chose qui est prévue chez vous. Les employés comme vous-même reçoivent-ils des primes? Cela a-t-il des conséquences pour la sécurité? Même si jusqu'ici, il ne semble pas y avoir de problèmes de sécurité, cela ne veut pas dire que l'on ne rogne pas ici et là, mais simplement que personne, Dieu merci, n'en a encore été victime. Je ne veux pas dire du tout que vous agissez ainsi.

M. Pasquill: Non, je comprends.

M. Samson: Si l'on considère donc la sécurité et l'exploitation des chemins de fer—et je sais que vous avez déjà déclaré que les résultats étaient bons, mais j'aimerais que vous développiez un peu votre réponse—essaie-t-on de rogner sur certaines choses pour augmenter la production, pour obtenir une prime à la fin de l'année?

[Text]

[Translation]

• 1605

Mr. Pasquill: No, there are no corners being cut in the operation. We received a bonus last year, just before Christmas, which was unexpected and very welcome. One of the reasons why we are able to be productive is that I am not just. . . For a basic example, usually on a train there is a head-end brakeman and the engineman. We have the same, but when the head-end brakeman is 25 or 30 or 40 or 50 cars away, there are things that need to be done close to the engine. Rather than wait for him to walk up to do them, the engine is stopped and when the train is standing still I get off and I will get a switch for myself. That saves a lot of time.

Mr. Samson: Is that an accepted practice, to leave the engine running unattended?

Mr. Pasquill: We have hand-brakes on them, and there are brakes on the locomotive that will hold it. I can secure the throttle so that there is no chance of it moving. If I had to, I could shut the locomotive down and start it up again, which is not necessary.

Mr. Samson: In your impression it is not a corner-cutting—

Mr. Pasquill: No, there are no corners being cut.

A voice: It is done on the other lines.

Mr. Pasquill: Mr. Chairman, I would like to mention that I am the only employee here, but I have a letter that empowers me to speak on behalf of all of my other fellow employees, and signed by them to that effect, just in case anyone was wondering.

Mr. Samson: Thank you.

The Chairman: Thank you very much for offering that information.

Mr. Malone (Crowfoot): I would like to welcome Mr. Payne and Mr. Pasquill to the committee. I have a few short questions, and then I might go into a few that are a little more philosophical.

On the question of jurisdiction, my understanding is that had you been formed a short period of time later this question would not have arisen. You would have been under the new Transportation Act. By what amount of time did you miss being under the new Transportation Act?

Mr. Payne: Thirty-nine days.

Mr. Malone: And you now report to two jurisdictions.

Mr. Payne: Yes.

Mr. Malone: Can you tell me who your lawyer is?

Mr. Payne: It is Milner & Steer in Edmonton.

Mr. Malone: Milner & Steer is one of Edmonton's largest law firms.

Mr. Payne: Yes.

M. Pasquill: Non, on ne rogne sur rien. Nous avons reçu une prime l'année dernière, juste avant Noël, prime que nous n'attendions pas et que nous avons beaucoup appréciée. Une des raisons qui nous permet d'être productifs, c'est que je. . . Prenons un exemple simple. Habituellement, dans un train, il y a un serre-frein de tête et un conducteur. Nous les avons aussi: mais lorsque le serre-frein de tête se trouve à 25, 30, 40 ou 50 wagons de là, il peut y avoir des choses à faire près du moteur. Plutôt que d'attendre qu'il arrive, le moteur est arrêté et quand le train est également arrêté, je descends et je m'occupe de l'aiguillage moi-même. Cela fait gagner beaucoup de temps.

M. Samson: Est-ce une pratique acceptée que de laisser le moteur tourner tout seul?

M. Pasquill: Nous avons des freins à main, et il y a des freins sur la locomotive qui peuvent la retenir. Je peux bloquer la manette pour être sûr qu'elle ne bouge pas. S'il le fallait, je pourrais arrêter la locomotive et la faire redémarrer, ce qui n'est pas nécessaire.

M. Samson: Et vous ne pensez pas que ce soit là rogner sur. . .

M. Pasquill: Non, pas du tout.

Une voix: On fait la même chose sur d'autres lignes.

M. Pasquill: Monsieur le président, je voudrais signaler que je suis le seul employé ici mais que j'ai une lettre qui m'autorise à parler au nom de tous mes collègues et qui est signée par eux, au cas où quelqu'un poserait la question.

M. Samson: Merci.

Le président: Merci beaucoup de nous avoir donné ces précisions.

M. Malone (Crowfoot): Je souhaite la bienvenue à M. Payne et à M. Pasquill. J'ai quelques questions rapides et j'entrerais peut-être ensuite dans des sujets un peu plus théoriques.

Pour ce qui est de l'autorité dont vous relevez, je crois que si votre société avait été formée un peu plus tard, la question ne se serait pas posée. Vous relèveriez de la nouvelle Loi sur les transports. À combien de jours près l'avez-vous manquée.

M. Payne: Trente-neuf jours.

M. Malone: Et vous relevez maintenant de deux ordres de gouvernement.

M. Payne: Oui.

M. Malone: Pourriez-vous nous dire qui est votre avocat?

M. Payne: C'est Milner & Steer, d'Edmonton.

M. Malone: Milner & Steer est l'un des plus gros cabinets d'avocats d'Edmonton.

M. Payne: Oui.

[Texte]

Mr. Malone: Do you consider it a fairly expensive law firm?

Mr. Payne: I do not think their hourly charges are any greater than a firm of their stature anywhere in the province.

Mr. Malone: Let me come to it another way. I am not looking for real numbers now, I am just looking for a descriptive comment. In your operation would you consider it an expensive endeavour to retain a law firm of the extent of Milner & Steer, and to what extent is that because you have to respond to two jurisdictions?

Mr. Payne: Since the start of the operation of the railway—I kind of sat down the other day and added up what we have spent just dealing with jurisdictional matters. We have spent, out of a gross income of \$1.8 million in year one, \$1.4 million in year two, and \$1.9 million last year, just about \$750,000 strictly on items raised in courts by virtue of the jurisdictional difficulties in which we find ourselves.

Mr. Malone: Thank you very much. Now I would like to ask some questions relating to farm producers along the line. Can you tell me what happened to tonnage after you took over from CN? Were you able to move more tonnes or about the same? Can you respond to that?

Mr. Payne: All I have from the past is the total tonnage delivered by Wheat Board, by the prime producers, to the delivery points on the line. We know, from a historical pattern, that all of that tonnage delivered to the elevator had not necessarily moved by rail. There were constraints in service by minimums and maximums on the train run. The CN's five-year average I believe was 130,000 tonnes. In the first seven months of operation we hauled 141,000 tonnes—

Mr. Malone: 130,000 per year for CN?

Mr. Payne: That was a five-year average. In the first seven months of operation we hauled 141,000 tonnes. In the next year, which was the drought year, where crops were generally bad through the district, we hauled 137,000 tonnes, and last year we hauled 178,000 tonnes. We have decreased the car cycle time on the line from an average of 23 days per car to the coast and back to a point where we are seeing the same car materialize on the line sometimes three times a month from Prince Rupert.

Mr. Malone: Thank you for answering that question, because that was my next one. I think it is fair to say that you have changed the service to farm producers. Do you have any measure as to what farmers along the line are saying with respect to the kind of service you are offering?

[Traduction]

M. Malone: Considérez-vous que c'est un cabinet assez cher?

M. Payne: Je ne crois pas que leurs honoraires soient plus élevés que ceux de quelque autre cabinet semblable ailleurs dans la province.

M. Malone: Permettez-moi de vous poser la question différemment. Je ne demande pas de chiffres exacts, je demande simplement une description. Considérez-vous qu'il est coûteux de retenir les services d'un cabinet d'avocats tel que *Milner & Steer* et dans quelle mesure le faites-vous parce que vous relevez de deux ordres de gouvernement?

M. Payne: Depuis le début—j'ai pris le temps l'autre jour de calculer ce que nous avait coûté toutes ces questions juridiques. Bref, jusqu'ici, sur un revenu brut de 1,8 million de dollars pour la première année, de 4 millions de dollars pour la deuxième année et de 1,9 million de dollars l'année dernière, à peu près 750,000\$ ont été dépensés uniquement pour les questions d'ordre juridique résultant de la situation difficile dans laquelle nous nous trouvons.

M. Malone: Merci beaucoup. J'aimerais maintenant vous poser certaines questions sur les producteurs agricoles. Pourriez-vous me dire ce qui est arrivé au tonnage après que vous ayez repris la ligne au CN? Avez-vous pu transporter davantage de tonnes ou à peu près le même tonnage? Le savez-vous?

M. Payne: Tout ce que j'ai sur ce qui se faisait avant, c'est le tonnage total livré par l'Office du blé, par les principaux producteurs. Nous savons que tout le tonnage qui est livré à l'élevateur n'était pas forcément transporté par voie ferrée. Il y avait des minimums et des maximums qui devaient être transportés par train. La moyenne quinquennale du CN était, je crois, de 130,000 tonnes. Dans les sept premiers mois, nous avons transporté 141,000 tonnes.

M. Malone: Cent trente mille tonnes par an pour le CN?

M. Payne: C'est une moyenne sur cinq ans. Dans nos sept premiers mois, nous avons transporté 141,000 tonnes. L'année suivante, qui était l'année de sécheresse, alors que les récoltes étaient généralement mauvaises dans toute la région, nous avons transporté 137,000 tonnes et l'année dernière 178,000 tonnes. Il fallait autrefois à un wagon quelque 23 jours pour aller jusqu'à la côte et revenir alors que maintenant nous voyons parfois le même wagon repartir de Prince Rupert trois fois par mois.

M. Malone: Merci d'avoir également répondu à cette question car c'était celle que je voulais vous poser. On peut dire que vous avez changé le service offert aux producteurs agricoles. Savez-vous un peu ce que disent les agriculteurs au sujet du genre de services que vous offrez?

[Text]

Mr. Payne: I think you would have to look at how they have voted with their feet. The number of producers that delivered to the Stettler subdivision at the time of commencement of our operations was I believe some 293 producers. Now we enjoy the support of some 700.

Mr. Malone: Let me ask the next natural question. Do you see any capacity yet to grow in terms of area of collection by virtue of service provided?

Mr. Payne: I think that on the west side of our line, of course, we are hemmed in by a geographical barrier, the Red Deer River valley. Grain, by its nature, is difficult to transport to the west. As well, on the north end of the line is Buffalo Lake and its attendant difficulties on the west side of our line. To the east side, it is relatively open country. I think we have probably pushed our catchment area out on the east by a good 10 miles. There are no waiting times at the elevators on the line. You never see a line-up at the elevators. There is no congestion in the elevators from the point of view of the grain companies. We keep constant contact with them.

The Canadian Wheat Board has a funny kind of policy. They govern deliveries by free space in the elevator. Our farmers have more than an equal opportunity to deliver. In the car allocation system, they take cars off our line and give them to the neighbouring lines that are more congested. We are penalized for efficiency in that sense.

Mr. Malone: In a word, would you say that your relationship with the grain-buying companies is the same, better than, or worse than that of CN?

Mr. Payne: I cannot speak for them, but we enjoy a very full, open, and happy relationship with them.

Mr. Malone: One of the contentions made by union persons is that you have diminished the capacity for work on the CN subdivision by the fact that you have a person doing a multiple of disciplines on your line. Can you tell me what has happened to the overall aspect of union employment by virtue of the fact that you deliver more grain?

Mr. Payne: I think that when you look at the subdivision, if we had not been there, it would be closed and the traffic would be moving on rubber tires on the public highway system to collection points far removed from the subdivision. All of the railway careers out there would be gone, including the operating people, the track people, the people who live in Stettler who work for us, and the suppliers we buy goods and services from to the extent of some \$600,000 or \$700,000 a year. They would all be gone; they would be out of business.

For the main track, the CN's average number of trains run out there on an annual basis was 36. This means on the main track there would be 36 matching crews coming to pick that up. We have that line served weekly. On the main track, there is an attendant increase in the running miles of crews handling full-tonnage trains.

[Translation]

M. Payne: Les chiffres sont probants. Lorsque nous avons commencé, environ 293 producteurs livraient à Stettler alors que nous en avons maintenant 700.

M. Malone: Une question me vient naturellement à l'esprit. Pensez-vous pouvoir encore développer cette capacité grâce aux services que vous offrez?

M. Payne: Je crois qu'à l'ouest, on peut dire que nous avons une barrière géographique, la vallée de la Red Deer. Il est difficile de transporter des céréales vers l'ouest. De même, au nord, il y a le lac Buffalo et cela cause des difficultés du côté ouest de notre ligne. À l'est, c'est relativement facile. Je crois que nous avons probablement accru notre zone d'au moins 10 milles. Il n'y a pas d'attente aux élévateurs. Personne ne fait la queue aux élévateurs. Nous sommes toujours en contact avec les producteurs.

La Commission canadienne du blé a une politique assez bizarre. Elle décide des livraisons en fonction de l'espace libre dans l'élévateur. Nos agriculteurs ont d'excellentes possibilités de livraison. Dans le système de répartition des wagons, on retient des wagons à notre ligne pour les mettre à la disposition des lignes voisines qui sont plus occupées. Nous sommes ainsi pénalisés dans un certain sens.

M. Malone: Diriez-vous que vos relations avec les compagnies acheteuses de céréales sont aussi bonnes, meilleures ou pires que celles du CN?

M. Payne: Je ne sais pas ce qu'elles en pensent mais nous sommes tout à fait satisfaits des relations que nous avons avec elles.

M. Malone: Les représentants des syndicats disent que vous avez diminué la capacité de travail sur le secteur du CN parce que vous avez une seule personne qui fait plusieurs choses sur votre ligne. Pourriez-vous me dire ce qu'a donné le fait que vous livriez davantage de céréales pour toute la question du syndicalisme?

M. Payne: Si l'on considère ce secteur, si nous n'avions pas été là, il serait fermé et tout serait transporté sur pneus de caoutchouc sur le réseau routier, loin du secteur. Tous les emplois dans les chemins de fer auraient disparu, notamment dans le secteur des opérations, sur les voies, à Stettler, et nos fournisseurs de biens et services auraient également perdu un marché qui représente de 600,000\$ à 700,000\$ par an. Tout ce monde aurait disparu, n'aurait plus de travail.

Pour la voie principale, la moyenne annuelle de trains du CN était de 36. Cela signifie qu'il y avait 36 équipages. Nous desservons cette ligne toutes les semaines. Sur la voie principale, il y a davantage de monde pour s'occuper des trains qui circulent à pleine capacité.

[Texte]

Mr. Malone: Let me ask another question, this one again producer related. When CN ran the line before, my understanding was that the train came when the train came and it came by some schedule. Sometimes the schedule was kept and sometimes it was not, but it was a scheduled train. Would CN go from say Stettler to Big Valley to pick up four hopper cars? If it did, would it pick up fully loaded hopper cars? Secondly, what number of hopper cars will CWR leave to go and pick up?

• 1615

Mr. Payne: CN had both tonnage and service restrictions. They would not handle fully loaded hopper cars. They would only handle hopper cars loaded to 177,000 pounds, out of a gross weight capacity of 263. They had a minimum train run. They would not run, either for empties or loads, for less than 40 cars. They would not run for more than 70 cars.

The Wheat Board system is set up on a take it or leave it deal. Either you accept the orders given in a week by the Wheat Board or you refuse them. If they were not in the window of 40 to 70, CN did not run a train. We gave our undertaking to the Wheat Board that in consistency with the obligations of a railway, under the Railway Act, we would run for all traffic offered, and we do.

Mr. Malone: What savings are there for the system? In other words, as I understand it, CWR is moving a tonne of grain cheaper than the system average. I would like you to share with the committee what that is. At the same time, if you might, imply what there is for all farmers on the Prairies who would sell to the Canadian Wheat Board, as a result of your being able to have the efficiencies, whether it comes from fully loaded cars or for other operational reasons.

Mr. Payne: The system saving to the WGTA of Central Western being in operation results in a saving in the rate base of 7¢ a tonne, inside the WGTA. That is all over the whole system. I do not know how they calculated it. It is a mystery; I do not understand.

The national roads are paid their costs. We are paid a rate. We survive inside that rate, like it or lump it. If our costs are higher than that rate, we have a loss. If our costs are less, by the grace of God, we make some money. This line was a high-cost line. In the hearings it was shown to be one of the higher-cost lines on the Canadian Prairies, operating at a cost in excess of 44¢ per tonne per mile for the grain carried. All costs into the system have progressively lowered themselves from the first year of operation; we are now costing the system approximately 22¢ per tonne per mile.

The Chairman: At this point I need the guidance of the committee. We have had one complete round. One side went over a few minutes and the other side equalled that. The next witness is here for a 4.15 p.m. hearing. I am at your pleasure. If you want to extend this, if there are

[Traduction]

M. Malone: J'aimerais vous poser une autre question liée aux producteurs. Lorsque le CN avait cette ligne, je crois que le train arrivait quand il arrivait et qu'il avait un horaire bien à lui. Quelquefois il le respectait, d'autres fois non, mais c'était un train régulier. Le CN serait-il allé de Stettler à Big Valley pour emmener quatre wagons-trémies? Dans l'affirmative, emmènerait-il des wagons-trémies pleins? Deuxièmement, combien de wagons-trémies exige le CWR pour faire le trajet?

M. Payne: Le CN était limité à la fois pour le tonnage et pour le service. Il ne prenait pas de wagons trémies ayant une charge complète. Il ne prenait que des charges de 177,000 livres alors que la capacité brute était de 263. Il demandait un minimum. Il ne faisait pas le trajet pour moins de 40 wagons, vides ou chargés. Et il n'acceptait pas non plus plus de 70 wagons.

Le système de la Commission du blé est un système à prendre ou à laisser. Soit vous acceptez ses commandes, soit vous les refusez. Si cela ne se situait pas entre 40 et 70 wagons, le CN ne déplaçait pas de train. Nous nous sommes engagés auprès de la Commission à respecter les obligations d'un chemin de fer, aux termes de la Loi sur les chemins de fer, et à envoyer des trains, quel que soit le chargement, et c'est ce que nous faisons.

M. Malone: Quelles économies cela représente-t-il? Autrement dit, si j'ai bien compris, le CWR transporte une tonne de céréales pour moins cher que le prix moyen. J'aimerais que vous nous expliquiez un peu la chose. D'autre part, pouvez-vous nous dire ce que représente pour les agriculteurs des Prairies qui vendraient à la Commission canadienne du blé, le fait que vous acceptiez des wagons chargés à plein ou que vous procédiez différemment?

M. Payne: Pour le transport des grains de l'Ouest, *Central Western* représente une économie de 7 p. 100 la tonne. Pour l'ensemble du réseau. Je ne sais pas comment cela a été calculé. C'est un mystère; je ne comprends pas.

On paie les chemins de fer nationaux en fonction de leur prix de revient. On nous paie selon un tarif. Nous survivons avec ce tarif, que cela nous plaise ou non. Si notre prix de revient est supérieur au tarif, nous subissons une perte. S'il est inférieur, grâce à Dieu, nous gagnons un peu d'argent. Cette ligne coûtait très cher. Dans les audiences, on avait appris que c'était une des lignes les plus cher des Prairies canadiennes, que le coût dépassait 44c. par tonne-mille de céréales transportées. Tous les coûts ont été progressivement diminués dès notre première année et nous en sommes maintenant arrivés à environ 22c. la tonne-mille.

Le président: J'aimerais avoir l'avis du comité. Nous avons fait un tour complet. Un côté a dépassé le temps alloué de quelques minutes et l'autre aussi. Le prochain témoin est arrivé pour être entendu à 16 h 15. C'est à vous de décider. Si vous voulez prolonger cette discussion,

[Text]

other people who want to ask questions, I would suggest we consider hearing the next witness and then come back. Do you wish to go ahead, and the other witness waits?

Mr. Tobin: Mr. Chairman, we do not have any more questions for this witness.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): No, I have two short questions. Mr. Payne, welcome. I have talked to you on the phone, but it nice to see you in person.

When we talked before, you indicated to me the kind of costs you had to endure to get your equipment to location. If my memory is correct, you purchased some reconditioned locomotives from the States. Can you tell the committee what you had to pay, and to whom, to get those locomotives?

Mr. Payne: Let us see. I mortgaged my house and bought two locomotives from Canada Southern Railway Corporation. I parked them in a locomotive parking lot in Edmonton. I then sold one, to keep the company going, and had one bought from the Canada Southern. I paid \$25,000 for a locomotive that was fully up to all CTC standards and specifications. I paid \$25,000 U.S. per copy for those locomotives—fully qualified, recently inspected by the CTC. I paid the same money as what I purchased them for to haul them 3,000 miles across the country to Canadian National.

• 1620

They were delivered; they went into storage; I sold one. Then, when the line became closer to being in operation, I went into the United States locomotive market—because there is no decent used locomotive market in Canada—and started kicking the tires, if you will. We paid for remanufactured locomotives to 90% of new specification. We paid \$75,000 U.S. per copy for a locomotive equal to the 1500 to 1,600 series CP locomotives now on the line. We then paid to transport them. We paid \$12.30 a hundredweight to connecting roads.

Mr. Angus: Did you pay it to CN or CP?

Mr. Payne: It was a combination. Two or three roads were involved.

Mr. Angus: Did you not indicate you actually had to pay an exorbitant amount to one of Canada's railroads to transport the locomotive a very short distance?

Mr. Payne: I do not know. You get a class rate. You ask for a rate and that is it. You either pay it or you do not get your equipment, and I have no way of comparing

[Translation]

s'il y a d'autres députés qui veulent poser des questions, je suggère que nous entendions le témoin suivant et que nous la reprenions après. À moins que vous ne préféreriez que nous continuions et que nous fassions entendre le prochain témoin?

M. Tobin: Monsieur le président, nous n'avons pas d'autres questions à poser à ce témoin.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): J'en n'aurais que deux questions assez brèves. Monsieur Payne, bienvenue. Nous nous sommes déjà parlé au téléphone mais je suis heureux de vous voir en personne.

Nous avons parlé du genre de coûts qu'il vous fallait supporter pour transporter votre matériel sur place. Si je me souviens bien, vous avez acheté certaines locomotives rénovées aux États-Unis. Pourriez-vous dire au comité ce que vous avez dû payer, et à qui vous avez acheté ces locomotives?

M. Payne: Voyons. J'ai hypothéqué ma maison et acheté deux locomotives à *Canada Southern Railway Corporation*. Je les ai garées dans un terrain de stationnement de locomotives à Edmonton. J'en ai ensuite vendu une pour maintenir la compagnie en activité et j'en ai fait acheter une à *Canada Southern*. J'ai payé 25,000 dollars pour une locomotive tout à fait conforme aux normes de la CCT. J'ai payé 25,000 dollars U.S. pour chacune de ces locomotives, en bon état de marche et récemment inspectées par la CCT. J'ai dû verser au Canadien National une somme égale au prix d'achat pour les faire transporter à 3,000 milles de là.

Elles ont été livrées et entreposées. J'en ai vendu une. Puis, au fur et à mesure qu'approchait l'ouverture de la ligne, je suis retourné aux États-Unis, étant donné qu'au Canada il est très difficile de trouver de locomotives usagées. J'ai fouillé ici et là et nous avons pu acheter des locomotives remises à neuf et respectant à 90 p. 100 les nouvelles caractéristiques techniques. On a payé 75,000 dollars U.S. pour chaque locomotive comparable aux locomotives des séries 1,500 et 1,600 actuellement utilisées par le Canadien Pacifique. On a dû en plus payer pour les faire transporter. On a payé 12.30\$ les cinquante kilos pour les faire transporter jusqu'aux voies de raccordement.

M. Angus: Est-ce au CN ou au CP que vous avez versé cet argent?

M. Payne: Aux deux. Il a fallu utiliser deux ou trois voies.

M. Angus: Est-ce à dire que vous avez dû verser un montant exorbitant à une des compagnies de chemins de fer du Canada pour assurer, sur une très courte distance, le transport de votre locomotive?

M. Payne: Je n'en sais rien. On vous accorde un taux catégoriel. Vous demandez de bénéficier d'un certain taux et c'est tout. Ou vous payez le prix, ou vous n'obtenez pas

[Texte]

what anybody else would pay for the same thing. I do not know.

Mr. Angus: But how much did you pay, though, to move it that short distance?

Mr. Payne: From Chicago, one way, I think I paid \$14,000 for one locomotive. That is off the top of my head. It was a long time ago.

Mr. Angus: I have one final question. I gather from the information supplied in *The Canada Gazette* that there was funding assistance from the federal government for the acquisition of the line. Could you tell us how much you received, and—separate from the whole question of the grain—if you get any other additional subsidies on an ongoing basis?

Mr. Payne: In the beginning of the piece, we found there were some restrictions inside both the federal and the provincial Railway Acts on how you go about financing this thing, so we applied to the government, through the System Improvement Reserve Fund, for funding to be applied to us on the same basis as CN and CP receive contributions from SIR. It then gets calculated into your rate through the costing mechanism. We applied for \$1.75 million to commence the operation. Some of it was paid to CN as a down payment; some of it bought equipment; some of it paid pre-start-up operating costs. It went all over the place.

Mr. Angus: So you got the \$1.75 million you asked for?

Mr. Payne: Yes. That was then reflected in the rate we are paid. Both the capital cost that would be reflected in the rate and any costs of depreciation coming from purchasing a depreciable asset were taken into account in our rate-setting exercise. So it has been taken out of our rate over the statutory length of time the NTA allows for recovery of costs in the railway, and the government has at this point recovered about 46% of the contribution to this date.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Payne.

Mr. Belsher (Fraser Valley East): I am not sure whether I missed it or not, but how many employees are involved in CWR?

Mr. Payne: In the office and the operations, there is a total of 18, including all the officers as well. The working numbers on the ground that you have in your pocket. . .

Mr. Pasquill: I have eight signatures, one of whom did not sign; he is a road master, so he did not feel—

Mr. Payne: He is an officer.

[Traduction]

votre équipement. Il n'y avait d'ailleurs aucun moyen d'effectuer une comparaison entre ce qu'on m'a demandé et ce que quelqu'un d'autre aurait pu payer pour un service comparable. Je n'en sais rien.

M. Angus: Mais alors combien avez-vous dû payer pour faire transporter la locomotive sur une aussi faible distance?

M. Payne: Je pense avoir payé, à partir de Chicago, 14,000 dollars pour le transport d'une locomotive. Il s'agit d'un chiffre tout à fait approximatif car cela s'est passé il y a longtemps.

M. Angus: J'aimerais vous poser une dernière question. Selon *La Gazette du Canada* le gouvernement fédéral a subventionné le rachat de la ligne. Pourriez-vous nous dire le montant de la subvention qui vous a été versée et nous indiquer si, tout à fait en dehors de ce qui touche au transport des céréales, vous bénéficiez, à titre permanent, d'autres aides publiques?

M. Payne: Au départ, nous nous sommes aperçus que les lois sur les chemins de fer, fédérale et provinciales, contenaient toutes des restrictions applicables au financement d'une pareille entreprise, et nous avons donc demandé au gouvernement, de nous accorder, dans le cadre du fonds de réserve pour l'amélioration du réseau, une aide comparable à ce que le FRAR accordait au CN et au CP. Le montant de ces aides sont ensuite intégrés à votre tarif pour calculer le prix de revient. Pour assurer le démarrage de l'entreprise, nous avons demandé 1,75 million de dollars. Une partie de cette somme a été versée, à titre d'acompte, au CN. Une autre partie a été consacrée à l'achat d'équipement et une dernière partie nous a permis de compenser les dépenses de départ. C'est dire que cette subvention a été affectée à des usages multiples.

M. Angus: Vous avez donc obtenu le 1,75 million de dollars que vous aviez demandé?

M. Payne: Oui. Le tarif que nous appliquons tient compte de cette subvention publique. En fixant nos prix, nous avons tenu compte à la fois du coût en capital et de l'amortissement d'un élément d'actif. Nous effectuons un prélèvement sur nos revenus, prélèvement échelonné sur la période prévue par la LNT pour le recouvrement des coûts d'un chemin de fer et, à ce jour, on a remboursé au gouvernement environ 46 p. 100 de l'aide qui nous avait été fournie.

M. Angus: Monsieur Payne, je vous remercie.

M. Belsher (Fraser Valley-Est): Je ne sais pas si vous l'avez déjà indiqué, mais pourriez-vous me dire le nombre d'employés du CWR?

M. Payne: Dix-huit personnes sont affectées au siège et aux opérations, et ce chiffre comprend tous les cadres. Le nombre d'employés dont vous disposez d'ailleurs. . .

M. Pasquill: Les huit noms, le nom d'une personne qui n'a pas signé. Il est chef de voie et n'estimait pas. . .

M. Payne: C'est un cadre.

[Text]

Mr. Pasquill: Yes.

The Chairman: Mr. Malone, you had a procedural matter with the witnesses here.

Mr. Malone: I have only the question as to what Mr. Payne's schedule is, and if he is available if we have further questions. Are you leaving Ottawa today?

Mr. Payne: No, we are both fully available for the committee as long as we are required.

The Chairman: I appreciated your forthrightness and the information you passed along to all of us. If I were not inclined to do so anyway, I would want to have a copy of the transcript as evidence of private sector entrepreneurship, which has certainly proven to be a very good move, servicing what appears to be a community need.

• 1625

Mr. Payne: Thank you. I have brought one of our little treasures that we hand out to all those who turn up and have been collected. We have been asked for them from time to time, so I have brought some lapel pins.

The Chairman: Thank you very much for your time. If you care to sit in on the remainder of the meeting today, you are welcome to.

I will call the next witness to appear before the committee. Representing the Canadian Railway Labour Association is Mr. Ed Abbott, executive secretary. Thank you for appearing here today on very short notice. The floor is yours.

Mr. Ed Abbott (Executive Secretary, Canadian Railway Labour Association): Thank you, Mr. Chairman and members of the committee. The Canadian Railway Labour Association represents 13 railway unions, which in turn represent the employees on the Canadian National and the Canadian Pacific Railway and some of the short-line provincial railways.

My first comment will address a question that was put to the witness by Mr. Malone and was I think based on an incorrect assumption. Mr. Malone asked the witness whether his jurisdictional problems would have been resolved if he had started his short-line railway 39 days after he did, that being the time that the new National Transportation Act came into play. The witness answered yes. That answer is not correct, because the jurisdictional problem would still have been raised, as it was, by the railway unions who represent the employees on the Canadian National Railway for successor rights pursuant to section 144 of the Canada Labour Code. So whatever situation CNW would have been in, the same process would have been initiated under the Canada Labour Code and the 39 days is therefore of no significance.

[Translation]

M. Pasquill: Oui.

Le président: M. Malone, vouliez-vous pas poser une question de procédure en ce qui concerne les témoins?

M. Malone: J'aimerais simplement connaître l'emploi du temps de M. Payne afin de savoir s'il aurait le temps de répondre à d'autres questions. Envisagez-vous de quitter Ottawa aujourd'hui?

M. Payne: Non, nous sommes à la disposition du comité aussi longtemps qu'il aura besoin de nous.

Le président: Je vous remercie de votre franchise ainsi que des renseignements que vous nous avez transmis. Je m'intéresse beaucoup à ce domaine mais, même sans cela, j'aimerais obtenir une copie du procès-verbal de cette séance pour la conserver comme preuve de l'esprit d'entreprise que l'on trouve chez certains particuliers. Ce chemin de fer s'est révélé une bonne affaire et il répond à un véritable besoin.

M. Payne: Je vous remercie. J'ai apporté aujourd'hui des insignes que nous donnons parfois à nos visiteurs.

Le président: Je vous remercie du temps que vous avez pu consacrer à notre réunion. Vous êtes invité à assister au reste de la séance.

Je vais maintenant appeler le témoin suivant, M. Ed Abbott, secrétaire exécutif de l'Association des syndicats de cheminots du Canada. Je vous remercie d'avoir pu venir ici sans trop de préavis. La parole est à vous.

M. Ed Abbott (secrétaire exécutif, Association des syndicats de cheminots du Canada): Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité, je vous remercie. L'Association des syndicats de cheminots du Canada regroupe 13 syndicats de cheminots qui représentent eux-mêmes des employés du Canadien National, du Canadien Pacifique ainsi que de certains petits chemins de fer provinciaux.

Permettez-moi de répondre tout de suite à une question que M. Malone a posée au témoin précédent, question qui me semble fondée sur une hypothèse inexacte. M. Malone a demandé au témoin si les problèmes de compétence qu'il a éprouvés lors de la création de son chemin de fer n'auraient pas disparu s'il avait lancé sa ligne de chemin de fer 39 jours après qu'il ne l'a effectivement fait, c'est-à-dire s'il avait attendu l'entrée en vigueur de la nouvelle Loi nationale sur les transports. Le témoin a répondu que oui. Or, cette réponse n'est pas exacte car la question de compétence aurait tout de même été soulevée, ainsi qu'elle l'a d'ailleurs été, par les syndicats de cheminots qui représentent les employés du Canadien National afin de faire respecter l'obligation du successeur tel que prévu à l'article 144 du Code canadien du travail. Donc, quelle qu'ait été la situation du CWR, la même procédure aurait été suivie en vertu du Code canadien du

[Texte]

The issue is not one of a small man running a company in the good old Canadian way, doing what the pioneers did, and moving his grain. That has nothing to do with the issue, which is a far greater one. Mr. Payne's railway, the Canada Western, is Mr. Mazankowski's flagship test short-line railway. Mr. Payne was helped by Canadian National and through the Western Grain Transportation Act to get his railway started, and we have no problem with that. He has a band of workers and is certainly performing a function in that area.

On the question of successor rights, if those had been granted and if the employees did not wish to continue to belong to a union, the Canada Labour Code contains provisions whereby employees can decertify themselves at the end of the current collective agreements. So that process could have been used.

The Canada Labour Relations Board ruled that successor rights applied simply because the Canada Western Railway was still under federal jurisdiction. The railway appealed to the Federal Court of Appeal, which upheld on division, albeit for different reasons, that the Central Western Railway was under federal jurisdiction.

Another misconception that I should correct is that it would appear from the witness's evidence and from some of the questions asked that an assumption exists that this retroactive amendment to the act will, when passed, place the Central Western Railway under provincial jurisdiction. That is not so.

• 1630

We wrote to the minister, Mr. Bouchard, and we had a reply from him on August 24, 1989. I will quote to you in part what he says.

Rescinding the declaration will put Central Western in an equal position with any future shortline railway, but it will not necessarily put Central Western under provincial jurisdiction. That issue will be decided by the Supreme Court of Canada.

So that amendment in no way puts Canada Western under provincial jurisdiction.

The minister goes on to say:

The objective of Bill C-5 is to place Central Western in essentially the legislative and policy contacts that would have prevailed had the purchase of the railway from CN occurred under the Act, and not earlier.

[Traduction]

travail, nonobstant le délai de 39 jours évoqué tout à l'heure.

Il ne s'agit donc pas simplement d'un modeste citoyen gérant son entreprise dans la plus pure tradition canadienne et transportant son grain comme le faisaient nos ancêtres. Cela n'a rien à voir avec la question plus large qui se pose en l'espèce. Le chemin de fer de M. Payne, le *Canada Western*, est, pour M. Mazankowski, la ligne-pilote en matière de transport ferroviaire sur courte distance. Le Canadien National et les dispositions de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest ont aidé M. Payne à lancer son chemin de fer, et nous ne trouverons rien à redire à cela. Il a réuni une équipe de travailleurs et il est bien certain que son activité répond à un besoin véritable.

En ce qui concerne, cependant, l'obligation du successeur, le Code canadien du travail contient des dispositions permettant à tous les employés qui ne voulaient pas demeurer au sein d'un syndicat de révoquer leur accréditation syndicale à l'expiration des conventions collectives en vigueur. On aurait donc pu recourir à cette procédure-là.

Le Conseil canadien des relations de travail a conclu à l'existence d'une obligation du successeur du simple fait que le CWR continuait à relever de la compétence fédérale. La ligne de chemin de fer a fait appel de cette décision devant la Cour d'appel fédérale qui a confirmé, bien que pour des motifs différents, que le *Central Western Railway* continuait à relever de la compétence fédérale.

J'aimerais corriger, aussi, une autre idée qui ne me paraît pas fondée. Le témoin semble dire, et certaines des questions qui lui ont été posées le confirment, que la modification rétroactive de la loi aura pour effet d'opérer un transfert de compétence permettant de faire relever le *Central Western Railway* de la compétence provinciale. Or il n'en est rien.

Nous avons écrit au ministre, monsieur Bouchard, et il nous a répondu dans une lettre datée du 24 août 1989. Permettez-moi de vous donner un extrait de sa réponse.

L'annulation de la déclaration a pour effet de mettre le *Central Western* dans la même position que toute autre petite ligne de chemin de fer créée à l'avenir, mais n'aura pas essentiellement pour effet de faire passer le *Central Western* sous compétence provinciale. Cette question devra être tranchée par la Cour suprême du Canada.

C'est-à-dire que cette modification n'a nullement pour effet de mettre le *Canada Western* sous compétence provinciale.

Le ministre ajoute que:

Le projet de loi C-5 vise à remettre le *Central Western* vis-à-vis des textes de lois et de la politique des transports, dans la situation qui aurait été la sienne si le rachat de cette ligne de chemin de fer au CN avait eu

[Text]

When achieved, this change has the likelihood of making the pending Supreme Court decision for Central Western, regarding both jurisdiction and successor rights, a solid precedent applicable to the formation, under the Act, of any future shortline railway.

To fail to bring Central Western status in line with the prevailing legislation would mean that, in future cases, another operator and the railway unions would have to go through a similar lengthy and costly litigation sequence before any court decision is available on jurisdiction and successor rights questions.

That is really a half-truth, if you will. First of all, without this amendment the decision of the Supreme Court of Canada in this area would have the effect of a *stare decisis* and it would create a binding precedent on any future cases. So the minister's advice that this amendment is required to prevent future litigation in the same area for other shortlines is certainly not true, because without this amendment that would be the case. Rulings of the Supreme Court of Canada set precedents for future decisions. So, without the amendment, that would be the case. So the minister's explanation that this amendment is to prevent future litigation is not really fact.

The true purpose of the legislation, in my view, is to correct the legal point that the two justices of the Federal Court of Appeal hung their hat on. If that is corrected retroactively, as it is in this bill, then it renders the Supreme Court hearing rather moot, because the counsel for Central Western can just simply appear before the Supreme Court and refer this retroactive amendment to the NTA and point to the reasons for the decision of the Federal Court, and he would readily find that once this is corrected the two judges who ruled in favour of the federal jurisdiction would be gone, and the third judge on the Court of Appeal did not agree it was federal jurisdiction in any case. So that really is the purpose of this small amendment at this point in time.

Mr. Benjamin, in one of his more lucid moments in the House—and he has them on occasion—asked a very striking question in his remarks: why not wait until the Supreme Court had ruled on this issue of successor rights and jurisdiction under the code and then make this amendment? That really would be logical, but of course there would be no point to the amendment at that point in time because the court would have decided the issue.

This prohibits the court from deciding the issue on its merits, because it in fact takes away the legal barrier upon which the two justices hung their hat in the Federal Court of Appeal. So that really is the purpose of the retroactive amendment, in our view.

[Translation]

lieu sous le régime de la Loi et non pas avant l'adoption de celle-ci. L'ordre du changement envisagé devrait permettre à la Cour suprême, à l'égard de *Central Western*, un jugement qui fera jurisprudence à la fois quant à la question de compétence et à la question de l'obligation des successeurs et ce précédent sera applicable à toute création, sous le régime de la Loi, de lignes de chemins de fer à courte distance.

Si l'on régularisait pas la situation de *Central Western* par rapport aux textes en vigueur, on obligerait, à l'avenir, les propriétaires de chemins de fer et les syndicats de cheminots à entamer, à nouveau, des poursuites judiciaires pour demander à un tribunal de trancher la question de la compétence et des obligations du successeur.

En fait, cela n'est pas entièrement vrai. En premier lieu, même sans la modification envisagée, la décision de la Cour suprême du Canada aura la force de la chose jugée et fixerait la jurisprudence en la matière. Le ministre n'a donc pas raison de dire que la modification envisagée est nécessaire pour éviter, à l'avenir, les conflits judiciaires relatifs à la création d'autres petites lignes de chemin de fer. Les jugements à la Cour suprême du Canada fixent la jurisprudence. Il en serait ainsi même en l'absence de la modification envisagée. C'est dire l'explication donnée par le ministre ne correspond pas à la réalité.

Les modifications législatives envisagées visent plutôt, à mon avis, à modifier le format juridique de la décision rendue par les deux juges de la Cour d'appel fédérale. Le redressement rétroactif, tel qu'envisagé dans ce projet de loi, aura pour effet d'ôter toute raison d'être au pouvoir de la Cour suprême étant donné que les avocats de *Central Western* pourront simplement comparaître devant cette Cour, citer la modification rétroactive de la LNT, exposer les décisions de la Cour fédérale, montrer que la décision des deux juges d'appel ayant tranché dans le sens de la compétence fédérale n'est plus fondée, le troisième juge étant d'un avis contraire. Et voici le résultat que l'on cherche à obtenir au moyen de cette petite modification des textes.

Devant la Chambre, M. Benjamin a, dans un de ces rares moments de lucidité, posé une question tout à fait pertinente: pourquoi ne pas attendre, pour adopter cette modification, que la Cour suprême ait tranché, dans le cadre des dispositions du Code canadien du travail, la question des obligations du successeur et de la compétence. Cela me semblerait logique mais aurait, bien sûr, pour effet de retirer toute utilité à la modification envisagée étant donné que la question aurait été tranchée par la Cour.

Or, ceci interdit à la Cour de trancher la question de fonds, en éliminant l'argument juridique sur lequel s'étaient fondés les deux juges d'appel de la Cour fédérale. Voilà, à notre avis, le véritable motif de cette modification rétroactive.

[Texte]

The two justices, Marceau J. and Lacombe J., at page 15 of the judgment stated:

Unless and until the declaration by Parliament ceases to have effect with respect to the Stettler subdivision, both the work and the undertaking of Central Western are subject to federal jurisdiction.

That was the key point upon which the two justices of the Court of Appeal fell on the side of federal jurisdiction.

Now, Parliament obviously has the ability to amend the legislation to make that legal barrier a non-entity. And of course that is exactly what this amendment does. This amendment takes away the declaratory factor, and under the Constitution Act of 1867, with that not there, in conformity with the decision of the two learned judges, their ruling really would have gone the other way. So the Supreme Court will simply not hear the merits of the decision, because Parliament, in its legislative authority, has taken away by amendment, retroactively, that part of the act which they hung their decision upon. So that is the true purpose of the amendment.

• 1635

The concern the railway unions have... It is not necessarily that five unions all represent one or one and a half people on the Stettler railway. But this is the first case, and one has to challenge the first case. And that is why it was challenged, because we know, as everyone does, that the NTA was set up to encourage short lines, to assist in passing to provincial jurisdiction, whether it be by rubber or short-line railways, the costs of the movement of grain, because the more you hive off on the provincial jurisdiction, whether it be on trucks with the cost of the road, now becomes the province's problem, and you reduce your costs for the movement of grain in the branch line networks. Then you are lowering your subsidies to the farmer for the grain system and putting it over to the provinces. That I suppose, from a federal point of view, is an honest objective.

Our concern is that these short lines will ever increase and will be larger. As an example, the Canadian Pacific Railway has an entity called the Canadian Atlantic Railway. At this point in time it is a holding company of Canadian Pacific, but poised by one snip of the corporate string it is a de facto short-line railway and is set up, in our judgment, to take over all of the traffic in eastern Canada once the CP and CN are done abandoning their services. And CP will move into that vacuum and that will be a short-line railway. One can imagine as this carries on that you could probably end up, which of course in our view is part of the grand design, with one trunk railway, probably Canadian National, with Canadian Pacific being bought off, and coming out of it very nicely as they always do in the history of Canada. Then you privatize the Canadian National Railway and that is your trunk railway. You would have a whole bunch of short lines feeding that, all under provincial jurisdiction. That obviously fits into the present

[Traduction]

À la page 15 de leur jugement, le juge Marceau et Lacombe ont déclaré:

En attendant que l'abrogation de la déclaration du Parlement applicable aux terrains de Stettler, les activités et l'entreprise de *Central Western* relèvent de la compétence fédérale.

C'était le principal argument invoqué par les deux juges de la Cour d'appel pour conclure à la compétence fédérale.

Il est clair que le Parlement peut modifier les textes en vigueur afin d'éliminer cet obstacle juridique. Bien sûr, c'est exactement le but de la modification envisagée. Cette modification ôterait tout effet à la déclaration et, en pareille hypothèse, la Loi constitutionnelle de 1867 aurait forcé deux savants juges à la conclusion inverse. La Cour suprême n'aura donc pas à se prononcer sur le bien-fondé de la décision de la Cour d'appel étant donné que le Parlement, dans l'exercice de son pouvoir législatif, aura, par modification rétroactive, éliminé les dispositions ayant servi de fondement à l'arrêt de la Cour d'appel. Voici le véritable objet de la modification envisagée.

Ce qui préoccupe les syndicats de cheminots... Ce n'est pas nécessairement que cinq syndicats représentent une personne ou une personne et demie au sein du chemin de fer Stettler. Mais il s'agit de la première affaire du genre et il convient d'intervenir. C'est pour cela que nous avons fait opposition car tout le monde sait que la LNT a été adoptée afin d'encourager la création de petites lignes de chemin de fer, et d'essayer de transférer aux provinces une plus grande partie des coûts de transport du grain afin de réduire les coûts de transport sur les lignes de ramassage. Cela permet de réduire les subventions versées aux agriculteurs, aux livreurs de céréales et de s'en remettre plus largement aux provinces. J'imagine que dans l'optique fédérale cela constitue un objectif valable.

Ce qui nous inquiète c'est la perspective de voir ces petites lignes devenir de plus en plus grandes. Le Canadien Pacifique a, par exemple, une sorte de filiale, le Canadien Atlantique. Il s'agit pour l'instant d'un holding du Canadien Pacifique mais ça ne prendrait pas grand-chose pour le transformer en petite ligne de chemin de fer susceptible, à notre avis, de reprendre l'ensemble du trafic dans l'Est du Canada après que CP et CN auront mis fin aux services qu'ils assurent à l'heure actuelle. Ainsi, le CP viendra remplir le vide par la création d'une ligne sur courte distance. Cela finirait par nous donner une seule grande ligne, probablement le Canadien National. Le Canadien Pacifique se verrait racheter ces lignes et s'en sortirait très bien comme il l'a toujours fait. Procédant ensuite à la privatisation du chemin de fer Canadien National, il deviendrait ainsi la grande ligne nationale. On aurait alors toute une série de petites compagnies de chemin de fer desservant cette grande ligne-là mais opérant, cette fois-ci, sous compétence

[Text]

government's design of deregulation and privatization. And more traffic will be going north-south and will transfer to trucking. And so on and on it goes.

So this small amendment is just correcting something that was missed out and came to light. That is why such a small amendment got in as fast as it did. If that were not the case, one would have to think why such a small railway and a prestigious little man like Tom Payne motivated the Conservative government to save his little entrepreneurship by an amendment to the National Transportation Act. It is very rarely that these things happen. I do not say that they should not. That alternative I cannot accept. It is just not likely.

The bigger alternative is to destroy the judicial process by taking away the two judges' legal... what they hung their hat on, which was section 92.(10)(c) of the Constitution Act, 1867. In their own judgment they more or less indicated that Parliament had the right to correct that by amending the section that this amendment does. And the proclamation then being gone—and retroactive of course, to get it in before the Supreme Court made its decision—of course all future short-line railways will now avoid the successor rights provision of the Canada Labour Code section 144.

• 1640

So it is a way to avoid the provisions of the Canada Labour Code section 144, which is a statute to protect the rights of employees, should their employer sell their business to some other employer, for the period that the existing contracts are in force. This is not for forever and a day. The employees always have the opportunity, when the contract is open, to take a process under that statute to change unions or have no union.

That is the true purpose of the bill, and I do not think we should have any misgivings about it. That is really all I have to say about that, Mr. Chairman.

Mr. Tobin: Mr. Abbott, having heard your comments, I will come to the crux of the matter. What are you asking us to do? You did not tell us.

Mr. Abbott: I do not think there is very much you can do. All I can do really is tell you what the purpose of the amendment is, what is behind it, and I would certainly say not to pass it. But of course I do not think my saying not to pass it is going to be of much value.

All I can really do in this committee is let you know, as parliamentarians, that the little amendment is not to

[Translation]

provinciale. Cela est clairement conforme à ce que le gouvernement actuel envisage en matière de déréglementation et de privatisation. On verrait une augmentation du trafic nord-sud par camions. Voilà le scénario.

Cette petite modification cherche donc à corriger quelque chose auquel on n'avait pas pensé. Voilà pourquoi cette petite modification a été si rapidement introduite. On ne pourrait pas expliquer, sans cela, pourquoi un si petit chemin de fer et un petit entrepreneur prestigieux comme M. Payne ont réussi à obtenir du gouvernement conservateur cette modification de la Loi nationale sur les transports qui devrait contribuer dans une aussi grande mesure à la prospérité de son entreprise. Il est très rare de voir cela. Ce n'est pas dit que le gouvernement ne devrait pas procéder ainsi mais j'ai tout de même du mal à accepter cette manière de procéder.

L'autre effet sera de porter atteinte à la justice en réduisant à néant les fondements de la décision rendue par les deux juges, c'est-à-dire l'alinéa 92.(10)(c) de la Loi constitutionnelle de 1867. Dans leur jugement, ces deux juges ont plus ou moins reconnu que le Parlement pouvait effectivement corriger le texte en modifiant la disposition en cause ainsi qu'il est prévu de le faire. La déclaration du Parlement étant rétroactive, il était bien sûr important de le faire avant que la Cour suprême ne rende son jugement, les entreprises de chemin de fer créées à l'avenir pourront éviter l'obligation que l'article 144 du Code canadien du travail imposait jusqu'ici aux successeurs.

C'est une manière d'écarter l'application de l'article 144 du Code canadien du travail qui est un texte de loi protégeant les droits des employés dans l'hypothèse où l'employeur vend l'entreprise à quelqu'un d'autre et s'appliquant pendant toute la durée des contrats en vigueur. Il ne s'agit pas d'une disposition applicable *ad vitam eternam*. Les employés ont toujours la possibilité, lors de la réouverture des négociations, d'engager, dans le cadre de cette loi, une procédure visant soit à changer de syndicat, soit à désyndicaliser l'entreprise.

C'est l'objet même de ce texte, qu'on ne s'y trompe pas. Voilà, monsieur le président, ce que je tenais à dire.

M. Tobin: M. Abbott, j'aimerais maintenant en venir à l'essentiel. Que voudriez-vous que nous fassions? Vous ne nous l'avez pas dit.

M. Abbott: Je ne pense qu'il y ait grand-chose à faire. Je peux simplement vous dire quel est l'objet de la modification envisagée et ajouter qu'à mon avis il conviendrait de ne pas l'adopter. Mais je ne pense pas que mon avis ait quelque chance d'influencer le cours des choses.

Je tiens simplement à dire aux membres du Comité, donc à vous dire, en tant que parlementaires, que la petite

[Texte]

salvage a person who I admire and who looks like a railway president with his railway watch. It is not for that purpose; it is for the larger game. The reason we appealed it to the Canada Labour Code—our labour costs are high also—was not to prevent, as I say, Tom Payne and his merry band from running the nice little railway. It was because it is part of a larger design, and we see Mr. Payne's railway, as I call it, as Mr. Mazankowski's flagship railway.

Mr. Tobin: We do agree, notwithstanding Bill C-5—put Bill C-5 aside, it does not exist—that short-line railways, if they are to be created in the future, will be created under conditions exactly analogous to Bill C-5; that is, provincial regulations, because of provisions contained in the NTA. Is that correct?

Mr. Abbott: That may well be so—

Mr. Tobin: I am separating the question of successor rights now.

Mr. Abbott: The cause that is before the Supreme Court is a narrow one that came as an appeal from a decision of the CLRB within their mandate from a labour relations point of view. Now, whether or not the Supreme Court in its ruling decides the whole issue, it may decide that. It may decide that the Canada Labour Relations Board is correct that the Stettler railway is in fact under successor rights pursuant to the code because for the purpose of the code it is a railway under federal jurisdiction. It may decide that. It may uphold the—

Mr. Tobin: But are you telling us that successor rights do not apply if it is a provincially regulated railway?

Mr. Abbott: No, it would not apply, because the railways are under the Canada Labour Code and the CLRB has no jurisdiction in the provincial arena. So you are transferring from the federal jurisdiction into a provincial jurisdiction. That is why successor rights would not. . . That is the whole crux of it. But as I say, I do not know whether or not the Supreme Court will also decide on Mr. Payne's other problems with respect to his railway itself, because the issue before it is a narrow one out of a quasi-judicial—

Mr. Tobin: Mr. Abbott, what you are really saying to us is that you are not interested in preventing Mr. Payne from operating or Mr. Payne and "his merry band" from doing a thing. Your only concern is whether or not the passage of this bill will have some impact on the court's decision with respect to the appeal that is now before the court.

[Traduction]

modification en cause ne vise pas à sauver la mise d'un personnage que j'admire par ailleurs et qui, avec sa montre à gousset, ressemble tout à fait au président d'une compagnie de chemin de fer. Le but visé n'est pas celui-là mais un but beaucoup plus important. C'est pour ça que nous avons intenté une action en vertu des dispositions du Code canadien du travail. Ce n'est pas pour empêcher M. Payne et sa bonne équipe d'exploiter une belle petite ligne de chemin de fer. C'est parce que la mesure envisagée fait partie d'un plus vaste dessein et que son chemin de fer est resté, si vous voulez, le porte-drapeau de M. Mazankowski.

M. Tobin: Nous reconnaissons, nonobstant le projet de loi C-5—mettons ce projet de loi de côté étant donné qu'il n'existe pas encore—que les lignes de chemin de fer sur courtes distances seront éventuellement créées dans des conditions comparables à celles qui sont prévues dans le projet de loi C-5. C'est-à-dire qu'elles relèveront de la compétence des provinces conformément aux dispositions de la LNT. Est-ce bien cela?

M. Abbott: Il en sera peut-être ainsi. . .

M. Tobin: Je mets de côté, pour l'instant, les obligations des successeurs.

M. Abbott: L'affaire en instance devant la Cour suprême porte sur une question tout à fait précise soulevée dans le cadre de l'appel interjeté d'une décision rendue par le CCRT, conformément à ses attributions. La Cour suprême tranchera peut-être des questions précises, même si elle ne se prononce pas sur l'ensemble de l'affaire. La cour décidera peut-être que Conseil canadien des relations du travail a raison de dire que le chemin de fer Stettler relève de la compétence fédérale étant donné les obligations que le Code du travail impose à ses successeurs. La Cour suprême pourra en décider ainsi. Elle décidera peut-être que. . .

M. Tobin: Voulez-vous dire que l'obligation des successeurs ne s'applique pas à un chemin de fer relevant de la compétence provinciale?

M. Abbott: C'est bien cela car les chemins de fer relèvent du Code canadien du travail et le CCRT n'a pas compétence en matière provinciale. C'est pourquoi il s'agit de transférer à la compétence provinciale un domaine relevant jusque-là, de la compétence fédérale. C'est pourquoi les obligations du successeur ne s'appliqueraient pas. C'est d'ailleurs tout l'objet de l'exercice. Mais je ne sais pas si la Cour suprême tranchera également les autres questions que soulève le chemin de fer de M. Payne, étant donné que la cause dont elle est saisie porte sur une question très précise qui a déjà fait l'objet d'une décision quasi judiciaire.

M. Tobin: Monsieur Abbott, êtes-vous en train de nous dire que vous ne cherchez pas du tout à empêcher M. Payne et sa joyeuse équipe d'exploiter leur entreprise comme ils l'entendent? Votre seule inquiétude provient de l'effet que l'adoption de ce projet de loi pourrait avoir sur la décision que la Cour suprême rendra dans le cadre du pourvoi en instance devant elle.

[Text]

Mr. Abbott: That is correct.

Mr. Tobin: Notwithstanding whether or not this bill passes, it is not clear to me that the court would take direction from this bill in any case on the question of successor rights. Do you have a legal opinion? It is an argument that can be made, and I do not dispute that. I am simply asking if there is some legal opinion to that effect.

• 1645

Mr. Abbott: The question is this—

Mr. Tobin: I believe the court should decide that question separately and apart from anything that is contained in Bill C-5, which merely gives this railway treatment that all other short-line railways would receive, effective with the passage of the NTA.

Mr. Abbott: Let me put it this way. Without the bill we would find out how the court would look at it. But the bill corrects the actual area in the Constitution Act that the two Federal Court of Appeal judges... In other words, the Federal Court of Appeal disagreed with the reasons given by the Canada Labour Relations Board, but for other reasons, they thought it was under federal jurisdiction. The reasons they gave were paragraph 92.10(a) of the Constitution Act and paragraph 92.10(c), declaration of Parliament in Canada and various statutes, etc. This amendment retroactively clears that problem up. In other words, if this amendment were in the act when the Federal Court of Appeal heard it, they probably would have ruled the other way.

Mr. Tobin: When are we expecting court decisions, Mr. Abbott?

Mr. Abbott: It will probably be in March. I think it keeps getting postponed in tandem with this amendment.

Mr. Tobin: When are we going to hear our last witness, Mr. Chairman?

The Chairman: On March 5.

Mr. Tobin: Given the normal timetable of the House, and presuming there are no more untoward delays, the problem may resolve itself.

The Chairman: Mr. Angus, did you have questions?

Mr. Angus: I have a request and then a very short question. Mr. Abbott, would it be possible for the committee to have a copy of the letter from the Minister of Transport to which you referred?

Mr. Abbott: Certainly.

Mr. Angus: I think it is valuable information.

[Translation]

M. Abbott: C'est tout à fait cela.

M. Tobin: Quel que soit l'avenir de ce projet de loi, je ne suis pas certain que la Cour suprême s'en inspirerait pour trancher la question de l'obligation des successeurs. Avez-vous obtenu un avis juridique? Je ne conteste d'ailleurs pas qu'il puisse en être ainsi. Je vous demande simplement si vous vous fondez en cela sur un avis juridique.

M. Abbott: Voilà ce qu'il en est. . .

M. Tobin: Je pense que la cour devrait trancher la question sans tenir compte de ce que prévoit le projet de loi C-5 puisque ce projet n'a pour effet que de faire bénéficier le chemin de M. Payne de la situation qui est accordée, depuis l'adoption de la LNT, à tous les chemins de fer à courtes distances.

M. Abbott: Mais, en l'absence de ce projet de loi, on serait mieux à même de savoir comment la Cour suprême envisage la question. Le projet de loi modifie les dispositions de la loi constitutionnelle justement invoquée par les deux juges de la Cour d'appel fédérale. Autrement dit, la Cour d'appel fédérale n'a pas fait droit aux motifs exposés par le Conseil canadien des relations du travail mais, pour d'autres motifs, a estimé que le chemin de fer relevait de la compétence fédérale. A l'appui de leur thèse, ils ont cité l'alinéa 92.10(a) de la loi constitutionnelle ainsi que l'alinéa 92.10(c), la déclaration du Parlement et diverses autres lois. La modification envisagée règle rétroactivement le problème. Autrement dit, si la modification avait été en vigueur à l'époque où la Cour d'appel fédérale s'est prononcée sur la question, il est probable qu'elle aurait abouti à la conclusion inverse.

M. Tobin: Quand la Cour suprême est-elle censée rendre son jugement?

M. Abbott: Vraisemblablement au mois de mars. Je pense que la date du jugement a été reportée à plusieurs reprises pour tenir compte des progrès de la modification envisagée.

M. Tobin: Monsieur le président, quelle est la date prévue pour l'audition de notre dernier témoin?

Le président: Le 5 mars.

M. Tobin: Étant donné le calendrier ordinaire de la Chambre, le problème se règlera peut-être tout seul à moins que d'autres retards n'interviennent.

Le président: Monsieur Angus, avez-vous des questions à poser?

M. Angus: J'ai une demande à formuler, puis une très brève question. Monsieur Abbott pourriez-vous fournir au Comité une copie de la lettre du ministre des Transports que vous avez citée tout à l'heure?

M. Abbott: Naturellement.

M. Angus: Je pense qu'elle contient un renseignement important.

[Texte]

I appreciate your coming before us today and giving your overview. If this amendment passes, does this prevent any one of the unions involved from filing a new action vis-à-vis successor rights?

Mr. Abbott: It certainly would not prevent them, but I think they would be rather crazy if they did. The Supreme Court of Canada would have ruled in that area of the law, and as soon as it went before the CLRB they would be guided by that judgment, and simply say well, we have been over this road before.

Mr. Angus: If the amendment happens, it sends an instruction to the courts that says in this area this is now provincial jurisdiction. Is that correct?

Mr. Abbott: It does not send an instruction to the courts, but it puts in the hands of the counsel who is arguing the case before the court. . . The appellate court's two judges hung their hats on paragraph 92.10(c). Paragraph 92.10(c) does not exist now because it is retroactive.

Mr. Angus: Right.

Mr. Abbott: Therefore, you have nothing really to decide. If this declaration had been in when they heard the case, these two judges on the appellate court, the Federal Court of Appeal, indicated that they would have said that it is not federal jurisdiction. They would have ruled the other way.

Mr. Angus: So the answer is that they would not be wise to enter into any new action because they would know what the answer is right off the bat.

Mr. Abbott: Sure.

Mr. Angus: That is all I have. Thank you, Mr. Abbott.

Mr. Belsher: You certainly have no problem with the idea that Central Western Railway would be free from having to operate under federal regulations as well as provincial regulations with this amendment. Your only concern is about the successor rights the unions would have.

• 1650

Mr. Abbott: That is correct. There is no question that no railway should run under the regulatory burden of the province as well as the federal jurisdiction. I would be contradicting myself if I said otherwise, because I have made this argument over the years with respect of VIA Rail not having the same status as the two railways, and having to do many things that they do not because there is no VIA Rail act. There is no question in my mind that you are either fish or fowl, and you should not be straddling both.

[Traduction]

Je vous remercie d'être venu ici aujourd'hui pour faire valoir votre point de vue. L'adoption de la modification envisagée empêcherait-elle les syndicats en cause d'intenter une nouvelle action en vue de faire respecter les obligations qui incombent au successeur?

M. Abbott: Non, mais je pense que cela serait extrêmement téméraire. La Cour suprême du Canada aurait effectivement tranché la question par un jugement qui retiendrait bien sûr la réflexion du CCRT qui pourrait, à bon droit, répondre que le problème avait déjà été réglé.

M. Angus: Ainsi, l'adoption de cette modification aurait pour effet de signifier aux tribunaux que le domaine relève dorénavant de la compétence provinciale. Et-ce exact?

M. Abbott: Non, l'adoption de cette modification n'aurait pas pour effet de signifier cela aux tribunaux mais elle permettrait aux avocats plaidant devant la cour de. . . Les deux juges de la Cour d'appel s'étaient fondés sur l'alinéa 92.10(c). Or l'alinéa 91.10(c) n'existerait plus étant donné que la modification s'appliquerait de façon rétroactive.

M. Angus: C'est bien cela.

M. Abbott: Il n'y aurait en fait rien à décider. Les deux juges de la Cour d'appel fédérale ont bien dit à l'époque que si cette déclaration avait été en vigueur ils n'auraient pas conclu à la compétence fédérale. Ils en seraient venus à la conclusion inverse.

M. Angus: C'est pourquoi je dis qu'il ne serait pas sage d'engager une nouvelle action en justice puisque la conclusion serait acquise dès le départ.

M. Abbott: C'est tout à fait cela.

M. Angus: Je n'ai plus rien à dire M. Abbott, je vous remercie.

M. Belsher: Vous n'êtes donc pas opposé à l'idée qu'aux termes de la modification envisagée le chemin de fer Central Western n'aurait pas à relever à la fois de la compétence fédérale et de la compétence provinciale. Votre seul objet de préoccupation est donc les droits que pourraient faire valoir les syndicats auprès des nouveaux propriétaires.

M. Abbott: C'est cela. Il est bien évident qu'aucun chemin de fer ne devrait avoir à subir à la fois la réglementation provinciale et la réglementation fédérale. Je ne serais pas conséquent si je disais le contraire étant donné que depuis des années j'invoque cet argument à propos de VIA Rail pour dire que le statut de cette compagnie n'est pas le même que celui des deux lignes de chemin de fer; en l'absence d'une loi la régissant, on lui impose des obligations qu'on n'impose pas aux autres chemins de fer. J'estime qu'on ne peut pas chevaucher deux cadres réglementaires.

[Text]

Mr. Belsher: It is not our purpose here today to be arguing the merits of whether the Supreme Court will rule on it. We are here to pass an amendment which assists the Central Western to be able to have a little more straightforward way of operating under the jurisdiction of the province rather than having to serve two masters.

Mr. Abbott: As I say, Mr. Belsher, quoting the minister, and I have given the letter to the clerk, the minister clearly says. . . our advice from Mr. Bouchard is that this amendment will not put the Central Western under provincial jurisdiction. This is why I say I cannot understand the purpose of the amendment other than the connotation I give it, because Mr. Bouchard says very clearly in his letter, which the clerk has, that this amendment will not put the Central Western Railway under provincial jurisdiction. Even with the amendment, it is still cut fish or fowl.

Mr. Malone: That really brings me to just one observation, and that is a disagreement I have with our witness, Mr. Abbott. I always believe that we, as Members of Parliament, are on very thin ice and on very dangerous ground—that analogy is not too incongruous—when we make presumptions about motives, and I note that you have stated the express view that the intent is to destroy the judicial process, that this was the intent of Bill C-5.

My own view is that this observation would be wrong, that the intent is to put the private railway, which is serving farmers very well, which can provide more profit for the farming industry, which is in a state of decline at the present time, which can shrink up the amount of time they have to use for delivery of grain, which can shrink up the amount of time there is for hopper cars to arrive, which can shrink up the amount of time for hopper cars to turn around, in a position to assist an industry that is being hard hit by a number of world forces today, particularly unfair competition from the United States and Europe.

It seems to me that while it would be possible from one perspective to pretend that the motives were otherwise, having worked on this matter for many years, dating back into the early 1970s, I just want to put on record that while there are presumptions as to the motives of why Bill C-5 is here, there are at least other views as to why Bill C-5 is here, and other short lines may come in the future but they ought to come for reasons of serving the community, for reasons of efficiency, to put commodities into the world market, so that for the reasons of efficiency Canada, like other competitive countries, can continue to hire more people, because we have created more wealth to be able to do so.

• 1655

Mr. Abbott: I would certainly second all the motives you are talking about. I am sure Tom Payne and his band of people are doing a great job. I am sure everyone would

[Translation]

M. Belsher: Notre objet n'est pas ici de chercher à savoir si la Cour suprême tranchera la question. Nous sommes ici pour adopter une modification à la loi afin de permettre à Central Western d'éclaircir un petit peu sa situation réglementaire et de relever dorénavant de la compétence provinciale au lieu d'avoir à servir deux maîtres.

M. Abbott: Monsieur Belsher, je répète que le ministre, dont je viens de donner un exemplaire de la lettre au greffier, dit tout à fait clairement que la modification envisagée n'aura pas pour effet d'opérer, à l'égard de Central Western, un transfert de compétence, du fédéral au provincial. C'est pourquoi je ne comprends pas vraiment à quoi la modification envisagée pourrait bien servir, étant donné que M. Bouchard dit très clairement dans sa lettre, dont je viens de donner un exemplaire au greffier, que la modification envisagée n'a pas pour effet de faire passer Central Western sous compétence provinciale. Même avec la modification, on cherche à ménager la chèvre et le chou.

M. Malone: Voilà qui me porte à manifester mon désaccord avec M. Abbott. J'ai toujours estimé qu'en tant que parlementaires, nous nous aventurons sur un terrain de sables très mouvants—je ne pense pas que l'analogie soit forcée—lorsque nous prêtons aux autres certains motifs. Or, vous avez dit expressément que le projet de loi C-5 a pour objet de saper les fondements du système judiciaire.

A mon avis, vous avez tort car ce projet de loi vise à permettre à cette ligne de chemin de fer privée de réduire les délais de livraison du grain en réduisant le temps nécessaire à l'arrivée des wagons-trémies ce qui permet une rotation plus rapide de ces wagons, ce qui, à son tour, améliore le rendement d'une industrie faisant actuellement les frais d'une mauvaise conjoncture due notamment à la concurrence déloyale que lui livrent les États-Unis et l'Europe.

On peut bien sûr invoquer d'autres motifs que les motifs réels mais je tiens à dire que je m'intéresse à la question depuis le début des années 70 et j'estime, pour ma part, que le projet de loi C-5 a pour objet de venir en aide aux lignes de chemin de fer sur courtes distances qui seront créées à l'avenir c'est-à-dire de mieux servir la population, de livrer plus efficacement nos denrées sur les marchés mondiaux et d'améliorer la performance économique du Canada afin qu'on puisse créer des emplois et contribuer à la prospérité de notre pays.

M. Abbott: Je n'entends pas contredire les raisons que vous avez invoquées. Je suis d'ailleurs persuadé que Tom Payne et son équipe font du très bon travail. Je suis

[Texte]

love to see Canada competing in the world market, which we are not doing too well at under this government, I might say. I agree with all of that. I have no quarrel with anything you have said, with one exception. Bill C-5 does not achieve any of that. Bill C-5 does not do that.

That is my point. When I say "destroy" the judicial process, I am not saying in any way we are saying to judges of the Supreme Court, you cannot do X and Y. What I am saying is what this amendment does is it gives counsel for the Central Western Railway the opportunity to argue a much easier case, because it simply says the point is now moot, because the two judges on the Federal Court of Appeal hung their hat. I will quote right from the decision. The judges actually said—there is no mystery about it, it is in their decision—Morceau and Lacombe stated at page 15 of the judgment:

Unless and until the declaration by Parliament ceases to have effect, with respect to the Stettler Subdivision, both the work and the undertaking of Central Western are subject to federal jurisdiction.

This amendment does what the two judges said: unless that happens. It has now happened, and it has happened retroactively. So if I were handling the case for Central Western I would simply point to this, point to the fact that the appellate court's two judges—and the judges hung their hat on this very point—point to the instruction in the judgment they gave, and say Parliament has now taken your advice on a retroactive basis, therefore there is very little to argue about. That is how I would handle it.

Mr. Malone: In which case it does lead to the other question. If we have a situation where a new short line is developed in the future, with new NTA and all that comes with that, would you believe CWR would be in a comparative position vis-à-vis the same question in front of a court as a new railway line? And if there is a difference in the potential judgment from that court, then would you see that CWR is getting fair treatment?

Mr. Abbott: There is no question in my mind that CWR should be treated like anyone else. It is the reverse, really—that everyone else would be treated on the basis of the CWR decision. CWR... this case as it is right now, without this amendment, will decide the issue.

Mr. Malone: Is the NTA there now? Is a new Railway Transportation Act there now?

Mr. Abbott: I do not get your question.

Mr. Malone: If we are going to make a decision about the future on the basis of the NTA, I do not see how you can say this is going in reverse. The CWR is the group that has been left out of that. Anything that comes on

[Traduction]

également persuadé qu'on veut tous voir le Canada prospérer sur les marchés mondiaux ce qui ne semble d'ailleurs pas être le cas sous le gouvernement actuel. Je suis d'accord sur toute la ligne. Je suis entièrement d'accord avec vous sauf sur une chose. Le projet de loi C-5 ne contribuera en rien à cela. Il est clair que le projet de loi C-5 n'aura pas l'effet que vous avez évoqué tout à l'heure.

Lorsque j'ai dit que ce projet de loi saperait les fondements de notre système judiciaire, je n'ai pas dit qu'on allait faire pression sur les juges de la Cour Suprême et les empêcher de décider dans tel ou tel sens. Je dis simplement que le projet de loi en cause va beaucoup simplifier la tâche des avocats du chemin de fer Central Western puisque l'adoption du projet de loi retirera toute raison d'être à la cause en éliminant les dispositions sur lesquelles les deux juges de la Cour d'appel fédérale ont fondé leur décision. Permettez-moi de vous en citer un passage. Les juges Morceau et Lacombe ont déclaré, à la page 15 de leur jugement:

En attendant l'abrogation de la déclaration du Parlement applicable aux terrains de Stettler, les activités et l'entreprise de Central Western relèvent de la compétence fédérale.

Or la modification envisagée entraîne effectivement le résultat évoqué par les deux juges. Cela s'est produit avec l'effet rétroactif. Ainsi, si j'étais chargé des intérêts de Central Western, je me contenterais simplement de faire remarquer que les deux juges de la Cour d'appel ont fondé leur décision sur ce motif précis, motif qui a disparu rétroactivement par la volonté du législateur. Ainsi, le problème serait réglé. Voilà comment je procéderaïs.

M. Malone: Mais alors, cela pose une autre question. Supposons la création d'une nouvelle ligne de chemin de fer sur courtes distances, conformément aux dispositions de la nouvelle LNT. Estimez-vous que le chemin de fer Central Western se trouverait, devant un tribunal, dans une situation analogue à celle d'une nouvelle compagnie de chemin de fer? A supposer que la cour en dispose autrement, estimez-vous que cela serait inéquitable pour le Central Western?

M. Abbott: Pour moi, il est évident que Central Western ne devrait pas bénéficier d'un traitement particulier. J'estime, justement, que toute compagnie se trouvant dans une situation comparable serait traitée comme l'a été Central Western. Ainsi, à supposer que la modification ne soit pas adoptée, la question sera réglée dans le cadre de l'affaire en instance devant les tribunaux.

M. Malone: La LNT est-elle entrée en vigueur?

M. Abbott: Je ne comprends pas très bien votre question.

M. Malone: Si nous devons, nous fondant sur les dispositions de la LNT, prendre une décision qui engage l'avenir, je ne vois pas très bien comment vous pouvez nous accuser de faire marche arrière. Le chemin de fer

[Text]

since the new NTA is going to be under a new requirement for a court judgment, under a new set of legislation. I do not see how you can argue the equity question that they would be treated in the same way as would a new company that would be formed, a new short-line company.

Mr. Abbott: What I am suggesting to you is this. This all has arisen out of the narrow question of the jurisdiction of the Canada Labour Relations Board under the Canada Labour Code with respect to the narrow issue of successor rights in labour relations. That is what this issue is. When this is decided, that may or may not, whether this amendment is in or it is not, decide the provincial jurisdiction of the CWR or any other short-line railway in all the problems it has external to labour relations.

Mr. Malone: Does the amendment make any difference at all?

Mr. Abbott: It makes a difference to the case now before the court on successor rights.

Mr. Malone: In that case, why the debate about the future versus the present?

• 1700

Mr. Abbott: It depends on how you look at it. If the Government of Canada wishes to bring this bill in, and comes up front and says they think that successor rights under the Labour Code should not be applicable to short-line railways, and amends the Canada Labour Code accordingly, which it has the parliamentary right to do, well, that is fair game. I have no problem with that. I would not like it, but at least I would know what was happening.

I go back to Mr. Benjamin's remark. He asked why we could not do this after we hear the Supreme Court's decision. I do not know why we would not do that, but that is not the way it is being handled. If the Government of Canada makes a decision that short-line railways under the NTA should not come under the successor rights provisions of the Canada Labour Code, that is fine. That is an amendment you can make. It will be debated in the House, and so be it. But we are going a circuitous route here.

If you looked at short lines as if they were here to stay, perhaps these problems between unions and future short-line people could be resolved, as long as everyone knows

[Translation]

Central Western n'aurait pas bénéficié d'une mesure adoptée un peu plus tard. Or toute compagnie créée depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle LNT relèvera des nouvelles mesures. Je ne vois pas comment vous pourriez vous opposer à ce que cette compagnie se voit appliquer les mêmes dispositions qui seront appliquées à toute nouvelle ligne de chemin de fer sur courtes distances créée à l'avenir.

M. Abbott: Mon argument est le suivant. Cette situation est née d'un problème de compétence très précis découlant de la manière dont le Conseil canadien des relations du travail a interprété une disposition très précise du Code canadien du travail et touchant les obligations qui incombent, en matière syndicale, au successeur ou reprenneur d'une entreprise. Toute la question est là. La manière dont sera tranchée cette question décidera peut-être si, pour les questions autres que les questions de relations de travail, la compagnie Central Western, ou toute autre ligne de chemin de fer sur courte distance relève de la compétence provinciale. Il en sera d'ailleurs ainsi, que la modification ait ou non été adoptée.

M. Malone: Vous voulez donc dire que cette modification ne pèsera en rien sur la situation.

M. Abbott: L'adoption ou le rejet du projet de loi influencera la manière dont la cour va trancher la question des obligations incombant au successeur.

M. Malone: Dans ce cas-là, pourquoi opposer, comme vous le faite, le présent à l'avenir?

M. Abbott: Cela dépend bien sûr de votre point de vue. Si le gouvernement du Canada veut faire adopter ce projet de loi, qu'il le dise et qu'il déclare que les obligations que le Code du travail impose au successeur ne s'applique pas aux lignes de chemin de fer sur courtes distances. Il devra alors modifier en conséquence le Code canadien du travail, ce que le Parlement est bien sûr en droit de faire. Je ne m'oppose pas du tout à cela. Ce n'est pas la voie qui me semble la meilleure mais elle a le mérite d'être claire.

J'aimerais revenir un peu à ce qu'a dit M. Benjamin. Il m'a demandé pourquoi l'on ne pourrait pas attendre la décision de la Cour suprême. Je ne vois pas pourquoi nous n'attendrions pas, mais ce n'est pas ce qu'on est en train de faire. Si le gouvernement du Canada décide que les lignes de chemin de fer sur courtes distances créées dans le cadre de la LNT ne se verront pas appliquer les dispositions du Code canadien du travail posant certaines obligations au successeur ou reprenneur d'une entreprise, qu'il le fasse. Il s'agit effectivement d'une mesure qui pourrait être adoptée dans le cadre d'une modification de la loi. Cette mesure ferait alors l'objet d'un débat à la Chambre. Mais, je trouve que ce qu'on est en train de faire s'apparente à une manœuvre.

Il est possible qu'à long terme on puisse résoudre les problèmes entre les syndicats de cheminots et les propriétaires de lignes de chemin de fer sur courtes

[Texte]

the game that is being played. But this bill is not doing that. This amendment is doing something by the back door that you have the power to do by the front door. That is the problem. These are my assumptions. There is nothing wrong with bringing an amendment into the Canada Labour Code—not that I would support it—simply saying that successor rights would not apply to short lines set up pursuant to the NTA. It solves the problem.

The Chairman: I take this opportunity to point out one thing. You might consider a question from the Chair, since you brought a document into the meeting, a letter from the minister dealing with a statement to the effect that this bill would not necessarily put Central Western under provincial jurisdiction, since that issue will be decided by the Supreme Court of Canada. It went on to say that the objective of Bill C-5 was to place Central Western in essentially the legislative and policy context that would have prevailed had the purchase of the railway from CN occurred under the act and not earlier. Now, I am not a lawyer, but that to me would substantiate the statement made by Mr. Malone: that it will have no bearing in the future.

Mr. Abbott: By the way, I did quote that part into the record.

The Chairman: Yes, but I am trying to get your interpretation.

Mr. Abbott: My interpretation is that the letter was written in the context of the narrow issue of labour relations. It was written in the context of the dispute that is before the Supreme Court, which is narrow. It is an appeal from a decision of the Canada Labour Relations Board. Will the Supreme Court decide the whole jurisdiction of short-line railways and the Central Western Railway on the basis of an appeal from a decision of a quasi-judicial tribunal on a narrow statute? That I do not know. Is the minister talking about labour relations or the whole area of a railway under provincial or federal jurisdiction?

The Chairman: I am not here to debate with you; I just want a clarification on the statement of the minister. From your response, it would appear that there is room for debate on understanding. It is not clear-cut. You have said that in your phrasing of it as questionable, not necessarily meaning that we would prejudice the court.

[Traduction]

distances. Il faudrait, bien sûr, pour cela que chacun s'entende sur les règles du jeu. Mais le projet de loi envisagé ne va pas dans ce sens-là. La modification en cause tente d'obtenir par des moyens détournés un résultat que vous avez pourtant le pouvoir d'obtenir de manière directe. Voilà la manière dont la situation m'apparaît. Rien ne vous interdit de modifier le Code canadien du travail. Je ne dis pas que je serais favorable à une pareille modification mais vous pourriez effectivement prévoir que les obligations incombant normalement à un successeur ne s'appliquent pas aux lignes de chemin de fer sur courtes distances créées en vertu des dispositions de la LNT. Voilà qui résoudrait le problème.

Le président: Permettez-moi une remarque. Permettez-moi une question. Vous avez apporté un document, une lettre envoyée par le ministre et indiquant que le projet de loi en cause n'aurait pas nécessairement pour effet de faire passer cette loi sous compétence provinciale étant donné que c'est la Cour suprême qui en décidera. La lettre ajoutait que le but du projet de loi C-5 était de mettre Central Western, vis-à-vis de la loi et de la politique gouvernementale, en la situation qui aurait été la sienne si la compagnie avait été rachetée au Canadien National après l'entrée en vigueur de la Loi et non pas avant. Je ne suis pas avocat mais cela me semble confirmer ce qu'a dit M. Malone, à savoir que cette mesure n'engage pas l'avenir.

M. Abbott: Je précise que j'ai cité cet extrait afin qu'il soit consigné au procès-verbal.

Le président: Effectivement, mais je voudrais connaître votre interprétation.

M. Abbott: Selon moi, cette lettre s'appliquait à un problème de relations de travail précis. La lettre a été écrite dans le contexte d'un litige très précis en instance devant la Cour suprême. Il s'agit de l'appel interjeté d'une décision du Conseil canadien des relations de travail. La Cour suprême aura à trancher la question du niveau de compétence dont relèvent les lignes de chemin de fer sur courtes distances et, plus précisément, dont relève la compagnie de chemin de fer Central Western en se fondant sur l'appel interjeté d'une décision rendue par un tribunal quasi judiciaire interprétant une disposition précise du Code canadien du travail. Or, est-ce bien de cela qu'il s'agit? Dans sa lettre, le ministre évoquait-il un problème de relations de travail ou évoquait-il l'activité d'un secteur ferroviaire relevant de la compétence provinciale ou fédérale?

Le président: Je ne suis pas ici pour discuter de cela avec vous. Je vous demandais simplement de nous préciser la portée de ce qu'a dit le ministre. Votre réponse me porte à croire que le sens du passage cité n'est pas évident. Malgré l'expression que vous avez employée, vous n'avez donc pas voulu dire que nous cherchions à influencer la décision de la cour.

{Text}

{Translation}

• 1705

Mr. Abbott: I am not saying that this bill in any way prejudiced the court. All I am saying is that the bill gives able counsel a very easy argument to put before the court, easier than he would have if this bill was not passed before the appeal was heard.

The Chairman: We have had a round of approximatively ten minutes for each of the parties. If that is sufficient, I will adjourn the meeting.

Our next meeting is scheduled for 3.30 p.m., Monday, March 5, in this same room, at which time we will hear from the United Transportation Union. Ronald Bennett, the Canadian legislative director, will be our witness.

We are now adjourned.

M. Abbott: Je ne dis pas que ce projet de loi cherche à influencer la décision de la cour. Je dis simplement que son adoption faciliterait beaucoup la tâche des avocats de la compagnie de chemin de fer.

Le président: Chacun des partis a disposé d'environ 10 minutes. Si chacun a pu se faire entendre, je vais lever la séance.

Notre prochaine séance aura lieu le lundi 5 mars à 15:30 dans cette salle. Nous accueillerons alors M. Ronald Bennett, directeur législatif, pour le Canada, des Travailleurs unis du transport.

La séance est levée.



*If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

WITNESSES

From the Central Western Railway Corporation:

Thomas Payne, President;
Timothy Pasquill, Locomotive Engineer.

From the Canadian Labour Association:

Ed Abbott, Executive Secretary.

TÉMOINS

De «Central Western Railway Corporation»:

Thomas Payne, président;
Timothy Pasquill, Ingénieur en locomotive.

De l'Association des syndicats de cheminots du Canada:

Ed Abbott, secrétaire exécutif.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 2

Monday, March 5, 1990

Chairman: Bill Domm

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 2

Le lundi 5 mars 1990

Président: Bill Domm

Minutes of Proceedings and Evidence of the Legislative Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif sur le

BILL C-5

PROJET DE LOI C-5

An Act to amend the Railway Act

**Loi modifiant la Loi sur
les chemins de fer**

RESPECTING:

Order of Reference

INCLUDING:

The Report to the House

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

Y COMPRIS:

Le Rapport à la Chambre

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)

Second Session of the Thirty-fourth Parliament,
1989-90

Deuxième session de la trente-quatrième législature,
1989-1990

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-5

Chairman: Bill Domm

Members

Ross Belsher
Les Benjamin
Ralph Ferguson
Nic Leblanc
Arnold Malone
Robert Nault
Bob Porter
Scott Thorkelson—(8)

(Quorum 5)

J.M. Robert Normand

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 114(3):

On Friday, March 2, 1990:

Iain Angus replaced Cid Samson.

On Monday, March 5, 1990:

Les Benjamin replaced Iain Angus;
Nic Leblanc replaced Charles Langlois;
Ralph Ferguson replaced Brian Tobin.

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-5

Président: Bill Domm

Membres

Ross Belsher
Les Benjamin
Ralph Ferguson
Nic Leblanc
Arnold Malone
Robert Nault
Bob Porter
Scott Thorkelson—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

J.M. Robert Normand

Conformément à l'article 114(3) du Règlement:

Le vendredi 2 mars 1990:

Iain Angus remplace Cid Samson.

Le lundi 5 mars 1990:

Les Benjamin remplace Iain Angus;
Nic Leblanc remplace Charles Langlois;
Ralph Ferguson remplace Brian Tobin.

REPORT TO THE HOUSE

Tuesday, March 6, 1990

The Legislative Committee on Bill C-5, An Act to amend the Railway Act has the honour to report the Bill to the House.

In accordance with its Order of Reference of Friday, February 9, 1990, your Committee has considered Bill C-5 and has agreed to report it without amendment.

A copy of the Minutes of Proceedings and Evidence relating to this Bill (*Issues Nos. 1 and 2 which includes this Report*) is tabled.

Respectfully submitted,

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le mardi 6 mars 1990

Le Comité législatif sur le projet de loi C-5, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer, a l'honneur de rapporter le projet de loi à la Chambre.

Conformément à son Ordre de renvoi du vendredi 9 février 1990, votre Comité a étudié le projet de loi C-5 et a convenu d'en faire rapport sans modification.

Un exemplaire des Procès-verbaux et témoignages relatifs à ce projet de loi (*fascicules n^{os} 1 et 2 qui comprend le présent rapport*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,

BILL DOMM, M.P.,

Chairman.

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, MARCH 5, 1990

(3)

[Text]

The Legislative Committee on Bill C-5, An Act to amend the Railway Act, met at 3:32 o'clock p.m. this day, in room 371 West Block, the Chairman, Bill Domm, presiding.

Members of the Committee present: Ross Belsher, Les Benjamin, Ralph Ferguson, Nic Leblanc, Arnold Malone, Robert Nault and Bob Porter.

In Attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: Helen J. Morrison, Research Officer.

Witness: From the United Transportation Union: Ronald Bennett, Canadian Legislative Director.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated Friday, February 9, 1990, concerning Bill C-5, An Act to amend the Railway Act (*See Minutes of Proceedings and Evidence of Tuesday, February 20, 1990, Issue No. 1*).

Ronald Bennett made an opening statement and answered questions.

The Committee proceeded to the Clause-by-Clause consideration of Bill C-5.

Clause 1 carried.

Clause 2 carried.

The Title carried.

The Bill carried, on division.

Ordered,—That the Chairman report the Bill without amendment to the House.

At 4:38 o'clock p.m., it was agreed,—That the Committee adjourn to the call of the Chair.

J.M. Robert Normand

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 5 MARS 1990

(3)

[Traduction]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-5, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer, se réunit aujourd'hui à 15 h 32, dans la pièce 371 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Bill Domm (*président*).

Membres du Comité présents: Ross Belsher, Les Benjamin, Ralph Ferguson, Nic Leblanc, Arnold Malone, Robert Nault et Bob Porter.

Aussi présente: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: Helen J. Morrison, attachée de recherche.

Témoin: Des travailleurs unis des transports: Ronald Bennett, directeur de la législation pour le Canada.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi en date du vendredi 9 février 1990, soit l'étude du projet de loi C-5, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer (*voir les Procès-verbaux et témoignages du mardi 20 février 1990, fascicule n° 1*).

Ronald Bennett fait un exposé et répond aux questions.

Le Comité entreprend l'étude détaillée du projet de loi.

L'article 1 est adopté.

L'article 2 est adopté.

Le titre est adopté.

Le projet de loi est adopté avec dissidence.

Il est ordonné,—Que le président fasse rapport à la Chambre du projet de loi sans proposition d'amendement.

À 16 h 38, il est convenu,—Que le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

J.M. Robert Normand

[Texte]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Monday, March 5, 1990

• 1532

The Chairman: Order, please. I see a quorum and we have our witness ready to deliver his presentation.

I would like to start by welcoming our witness from the United Transportation Union, who is the legislative representative from the union. He has made available to us a brief, which has been circulated, and it is his wish to highlight some of the points in the brief, not read it. I told him that would be perfectly acceptable. Then from the results of his presentation, we will have the opportunity to ask any questions that might be on our minds at that time.

Mr. Ronald Bennett (Canadian Legislative Director, United Transportation Union): Thank you, Mr. Chairman. First of all, I would like to thank you for the opportunity to appear here today and provide you with UTU's views on Bill C-5, An Act to amend the Railway Act.

By way of introduction, as the chairman explained, I am the Canadian Legislative Director for the UTU, which represents over 10,000 conductors, yard foremen, train persons, yard helpers, locomotive engineers and bus drivers in all 10 provinces. The UTU is a member of the Canadian Railway Labour Association. As a member, we support and adopt the position of Mr. Abbot, the Executive Secretary, who appeared before you earlier.

As we understand it Bill C-5 is an attempt to remove the Central Western Railway Corporation from the federal jurisdiction. The United Transportation Union believes the Central Western Railway and other shortline railways, if they are permitted at all, should fall under the federal regulation, and hence we oppose this proposed legislation.

Although I am sure you are fully familiar with the history of the CWR, I believe I should briefly review the background of this line from our perspective. In the next couple of pages, Mr. Chairman, I have gone into the history, going back to the building of the railway, the Stettler subdivision by the Canadian Northern in 1909 to 1911, and the legislation that brought it into Canadian National Railway in 1919.

One of the important points of the history that I think I should mention is the fact that in 1963 CN first applied to the board of commissioners of the old RTC, under section 168 of the Railway Act, to abandon the operation of the

[Traduction]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le lundi 5 mars 1990

Le président: La séance est ouverte. Je vois que nous avons le quorum et que notre témoin est prêt à présenter son exposé.

Je tiens d'abord à souhaiter la bienvenue à notre témoin, qui est le représentant législatif des Travailleurs unis des transports. Il nous remis un mémoire que nous avons fait distribuer et il désire nous en présenter les points saillants au lieu de le lire. Je lui ai dit que c'était parfaitement acceptable. Après son exposé, nous aurons l'occasion de lui poser toutes les questions qui nous seront venues à l'esprit.

M. Ronald Bennett (directeur législatif canadien, Travailleurs unis des transports): Je vous remercie, monsieur le président. Je tiens tout d'abord à vous remercier de m'accorder cette occasion de vous faire part aujourd'hui des opinions des Travailleurs unis des transports sur le projet de loi C-5, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer.

Comme le président vient de l'expliquer, je suis le directeur législatif canadien des Travailleurs unis des transports, syndicat qui représente plus de 10,000 chefs de train, contremaîtres de gare de triage, agents de train, assistants de contremaîtres de gare de triage, mécaniciens et chauffeurs d'autobus dans les 10 provinces du pays. Notre syndicat est membre de l'Association des syndicats de cheminots du Canada. À titre de membre de cette association, nous appuyons et endossons la position de M. Abbot, secrétaire administratif, qui a déjà comparu devant votre comité.

Nous sommes d'avis que le projet de loi C-5 vise à ne plus faire relever de la compétence fédérale la *Central Western Railway Corporation*. Les Travailleurs unis des transports estiment que le *Central Western Railway* et d'autres compagnies de chemins de fer exploitant de courts tronçons devraient être régis par la réglementation fédérale, si ce genre de compagnie est permis. C'est pourquoi nous nous opposons à ce projet de loi.

Je suis persuadé que vous connaissez très bien l'histoire du CWR, mais je tiens à vous la résumer brièvement selon, notre point de vue. Dans les deux ou trois pages suivantes, monsieur le président, je relate l'histoire du chemin de fer à compter de sa construction, c'est-à-dire depuis la création de la subdivision de Stettler par la *Canadian Northern* de 1909 à 1911, et jusqu'à l'adoption de la mesure législative qui a créé les Chemins de fer nationaux du Canada en 1919.

L'un des points importants que je devrais mentionner, je pense, est le fait qu'en 1963, le CN a demandé pour la première fois aux commissaires de l'ancien Comité des transports par chemin de fer la permission d'abandonner

[Text]

Stettler subdivision. Eventually in 1984 following public hearings of the CTC, under the National Transportation Act and the Railway Act, the Stettler subdivision was designated as an integral part of the basic railway network in western Canada and the line became protected against abandonment until the year 2000. This is important because it shows that this is a line that is part of the overall western Canadian wheat movement, and its importance.

• 1535

The Central Western Railway, as you know, was created by statute in the Alberta Legislature. They at first offered to lease the Stettler subdivision, but they later changed that to an agreement of purchase and sale between the Central Western and the Canadian National Railway. The offer of purchase was adjudicated on November 8, 1986, and was completed on November 21, 1986. It is important to note that the CWR commenced operations on December 1, 1986.

So the point we make there is that on November 21 it was operated by Canadian National and the first day of the following month it was operated by the CWR, and we see no real change in the importance of that line to Canada.

The purchase price was \$2.7 million, \$1.95 million of which was in the form of an interest-free loan from the Canadian National Railway.

It is also interesting to know that in each crop year the first 120,000 metric tonnes of export grain originating on the CWR must be transferred and forwarded to CNR for furtherance to the west coast.

Another part of the agreement of purchase and sale, and the interchange agreement, was the maintenance and repair service agreement. This agreement calls for the CN to repair and maintain all the rolling stock passing between the two companies except that owned by the CWR.

What I am really trying to show here is that this continues to be not only an integral part of the movement of grain off the Stettler subdivision but also an integral part of the Canadian National Railway.

Central Western receives compensation, as we understand it, from two sources. It receives a share of the fee paid by the grain companies to ship the grain to the coast, and the actual division is within the interchange agreement between the parties; that is, CN and CWR. As well, Central Western receives on a monthly basis a payment from the Ministry of Transport based on the tonnage hauled in the previous month under an agreement pursuant to section 60 of the Western Grain Transportation Act. If they become provincial, I do not know whether that dies or not.

The transfer of ownership of the rail line did not change its essential purpose: to provide service to grain elevators in that region. Central Western's business is 100% grain transportation. It is not involved in local traffic, and it does

[Translation]

l'exploitation de la subdivision de Stettler, en vertu de l'article 168 de la Loi sur les chemins de fer. En 1984, après une série d'audiences publiques de la Commission canadienne des transports, en vertu de la Loi nationale sur les transports et de la Loi sur les chemins de fer, la subdivision de Stettler a été désignée comme faisant partie intégrante du réseau de chemin de fer de base dans l'ouest du Canada, et cette ligne ne peut absolument pas être abandonnée avant l'an 2000. Ce fait est important, parce qu'il montre que cette ligne fait partie de l'ensemble du réseau de transport de blé dans l'ouest du Canada, ce qui la rend cruciale.

Le *Central Western Railway*, comme vous le savez, a été créé par une loi de l'Assemblée législative de l'Alberta. On a d'abord offert de louer la subdivision de Stettler, mais par la suite on a préféré conclure une entente d'achat entre le *Central Western Railway* et les Chemins de fer nationaux du Canada. L'offre d'achat a été acceptée le 8 novembre 1986 et ratifiée le 21 novembre 1986. Il est important de remarquer que le CWR a commencé son exploitation le 1^{er} décembre 1986.

Nous vous faisons donc remarquer que le 21 novembre, la ligne était exploitée par le Canadien National et le premier du mois suivant, elle était exploitée par le CWR, ce qui montre que l'importance de cette ligne pour le Canada n'a pas vraiment changé.

Le prix d'achat était de 2,7 millions de dollars, dont 1,95 million de dollars constituaient un prêt sans intérêt de la part des Chemins de fer nationaux du Canada.

Il est également intéressant de savoir qu'à chaque campagne agricole, les 120,000 premières tonnes métriques de céréales exportées provenant du CWR doivent être transférées au CN, qui les transporte jusqu'à la côte ouest.

La convention d'achat et de vente, ainsi que la convention d'échange, comprenait un accord sur les services d'entretien et de réparation. En vertu de cet accord, le CN doit réparer et entretenir tout le matériel roulant qui va d'une compagnie à l'autre, sauf celui qui appartient au CWR.

Je veux montrer par là qu'en plus de demeurer partie intégrante du transport de grains à partir de la subdivision de Stettler, cette ligne fait également partie intégrante des Chemins de fer nationaux du Canada.

Central Western est indemnisé de deux façons, d'après ce que nous savons. Cette compagnie reçoit une part des frais payés par les sociétés céréalières pour transporter leurs produits jusqu'à la côte, et la subdivision est incluse dans la convention d'échange entre les parties, c'est-à-dire entre le CN et le CWR. *Central Western* reçoit également un versement mensuel du ministère des Transports, calculé en fonction du volume transporté le mois précédent, en vertu d'une entente conclue aux termes de l'article 60 de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Si la ligne tombe sous juridiction provinciale, je ne sais pas si cette disposition disparaît ou non.

Le transfert de propriété de la ligne de chemins de fer n'a pas changé son objet essentiel, qui est d'assurer un service de transport aux éleveurs de la région. *Central Western* fait uniquement le transport des céréales. La

[Texte]

not carry passengers or freight to or from local communities along the way. Its railway tracks go nowhere other than the CNR tracks at either end. The operations of the Central Western are restricted to the movement of empty or full grain cars to and from grain elevators along its route to interchange facilities with the CNR at the north end of its tracks.

It is because of this history that the UTU takes the position that the Central Western Railway remains connected with other provinces and continues by its main function to be advantageous to Canada.

As you are aware, the Canadian Labour Relations Board has held that the Central Western Railway fell under federal jurisdiction. That decision was upheld by the Federal Court of Appeal, and the company's appeal to the Supreme Court of Canada is scheduled to be heard on March 19, 1990. The majority of the Federal Court of Appeal held that Central Western fell under the federal jurisdiction because the railway line has been declared to be for the general advantage of Canada under section 92.10(c) of the Constitutional Act, 1867. These declarations are contained in section 6.1(c) of the Railway Act and section 18.1 of the Canadian National Railway Act, 1970.

• 1540

We should point out that both the Canada Labour Relations Board and the Federal Court of Appeal gave practical and policy reasons why it made sense for the Central Western to remain under federal regulatory control. For example, the board held that the Central Western was a vital and essential link in the operations of the CNR. With the grain elevators along the Stettler subdivision and the Western Rail Grain Transportation network, provincial jurisdiction over such a vital link could only impair Parliament's ability to exercise its jurisdiction over the transportation of grain by rail, particularly grain bound for export.

One of the points the Labour Relations Board made, Mr. Chairman, on that matter was that if, for instance, there was a strike of some description on the Central Western Railway after we have won our court case and it is unionized, if it is provincial, Parliament would not be able to order the workers back to work in the fashion it does now in order to make sure the grain was moved. That is just one of the reasons behind the Canada Labour Relations Board ruling.

Mr. Benjamin (Regina—Lumsden): And they could not order the company to stop a lock-out.

Mr. Bennett: That is correct.

Bill C-5 now attempts, in our opinion, to reverse the decision of the Federal Court of Appeal by stating that the declarations bringing the rail line under federal jurisdiction cease to have effect upon the sale of part of the railway.

The proposed legislation is made retroactive to July 1, 1986, in an obvious attempt to cover Central Western. We note that this attempt may not be successful even if Bill C-5 is passed. The federal jurisdiction over Central Western could

[Traduction]

compagnie n'assure pas d'autres services de transport local et ne transporte pas de passagers ou de marchandises à différentes localités le long de la ligne. Ces rails ne mènent nulle part ailleurs qu'aux rails du CN aux deux extrémités. Les activités de *Central Western* se limitent au transport de wagons trémies pleins ou vides entre les éleveurs situés le long de sa route et les installations d'échange du CN à l'extrémité nord de ces voies.

À cause de cet historique du *Central Western Railway*, les Travailleurs unis des transports sont d'avis que cette compagnie demeure liée à d'autres provinces et continue, étant donné sa fonction principale, d'être avantageuse pour le Canada.

Comme vous le savez, le Conseil canadien des relations de travail a jugé que le *Central Western Railway* relevait de la compétence fédérale. Cette décision a été maintenue par la Cour d'appel fédérale, et l'appel interjeté par la compagnie auprès de la Cour suprême du Canada doit être entendu le 19 mars 1990. La Cour d'appel fédérale a décidé à la majorité que *Central Western* relevait de la compétence fédérale parce que la ligne de chemin de fer a été déclarée à l'avantage général du Canada en vertu de l'alinéa 92.10(c) de la Loi constitutionnelle de 1867. Ces déclarations sont contenues dans l'alinéa 6.1(c) de la Loi sur les chemins de fer et dans le paragraphe 18.1 de la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada de 1970.

Il est bon de noter que le Conseil canadien des relations de travail ainsi que la Cour d'appel fédérale ont donné des motifs pratiques et de principes pour justifier le maintien de *Central Western* sous juridiction fédérale. Par exemple, le conseil a jugé que *Central Western* constituait un maillon vital et essentiel des activités du CN. Étant donné que des éleveurs à grain sont situés le long de cette subdivision de Stettler et vu l'existence du réseau de transport ferroviaire des céréales dans l'Ouest, le fait d'accorder à la province la compétence en qui concerne un maillon aussi vital pourrait nuire à la capacité du Parlement d'exercer son autorité en matière de transport des céréales par chemin de fer, en particulier celui des céréales destinées à l'exportation.

L'un des arguments formulés par le Conseil des relations de travail à ce propos, monsieur le président, concernait la possibilité d'une grève au *Central Western Railway*, si nous gagnons le droit de syndiquer ses employés; le Conseil craignait que si le gouvernement provincial avait juridiction, le Parlement ne pourrait pas forcer les travailleurs à retourner au travail comme il le fait présentement afin de faire en sorte que le transport des céréales se poursuive. Ce n'est qu'un des motifs de la décision du Conseil canadien des relations de travail.

M. Benjamin (Regina—Lumsden): Il ne pourrait pas non plus ordonner à la compagnie de mettre fin à un lock-out.

M. Bennett: Vous avez raison.

Nous estimons que le projet de loi C-5 tente de renverser la décision de la Cour d'appel fédérale en stipulant que les déclarations faisant tomber une ligne de chemin de fer sous compétence fédérale cessent de s'appliquer au moment de la vente d'une partie du chemin de fer.

L'effet du projet de loi est rétroactif au 1^{er} juillet 1986, ce qui semble une tentative évidente d'inclure *Central Western*. Nous remarquons que la tentative ne réussira peut-être pas même si le projet de loi C-5 est adopté. La

[Text]

be upheld on a different basis, for example, under section 92.10(c) of the Constitutional Act, 1987. For that matter, we believe it also can be argued that the Central Western Railway comes under section 92.10(a) of the Constitutional Act, 1867, because by the way it is connected to the Canadian National it is connecting provinces because the whole purpose is to ship wheat from Stettler to the west coast.

We believe the passing of Bill C-5 will interfere not only with the labour relations aspect, as protected by the Canada Labour Relations Board, but will also lead to a reduction in the safety provisions that govern federally regulated railways.

Mr. Payne has told this committee that all of his employees hold an A Card under the Uniform Code of Operating Rules and that he has filed their examinations with both provincial and federal authorities.

Mr. Chairman, the questions we put to you for consideration are these: What guarantee is there that the Central Western Railway will continue to be governed by federal safety standards once they are declared to be wholly provincial? Will the operating employees be protected from having to work in unsafe conditions due to long hours on duty? Will they be governed by mandatory rest orders, and will they be governed by the many, many other safety regulations that are incorporated in the Labour Code and the Railway Safety Act?

The only answer Mr. Payne could give to the question on hours of work was that employees were not forced to be on duty when they do not believe they can carry on. If the Canada Labour Relations Board decision is in fact upheld, the Central Western Railway employees will be protected by the rest provisions of the agreements that were in place on the Canadian National Railway prior to the purchase of the Stettler subdivision, which give employees the right to book rest after 10 or 11 hours on duty.

It is our submission that there is a distinct difference between a contractual right and the whim of an employer to force an employee to work long hours. These contract rules and government regulations not only protect the employees but also serve to protect the public along the right of way, and we believe that not only the Central Western but other shortline railways should be required to comply with these standards.

Mr. Chairman, since many of our further arguments have been placed before the committee by Mr. Abbot on behalf of all the rail unions, I do not intend to go into the area of entrepreneurship except to say that Central Western Railway has, in our opinion, received more than their share of help with interest-free loans and government assistance.

• 1545

We do not believe they require Bill C-5 to operate in a better environment or, for that matter, on an equal footing with future shortline railways.

[Translation]

compétence du gouvernement fédéral en ce qui concerne *Central Western* pourrait être maintenue pour des motifs différents, par exemple, en vertu de l'alinéa 92.10c) de la Loi constitutionnelle de 1987. Nous estimons qu'on peut aussi affirmer que Western Central Railway est régi par l'alinéa 92.10a) de la Loi constitutionnelle de 1867, car, en raison de ses liens avec le Canadien National, cette compagnie relie des provinces, parce l'objectif ultime est de transporter du blé de Stettler à la côte ouest.

Nous estimons que l'adoption du projet de loi C-5 non seulement nuira aux questions de relations de travail, c'est-à-dire en ce qui concerne la protection assurée par le Conseil canadien des relations de travail, mais amènera également une réduction des dispositions de sécurité qui régissent les chemins de fer réglementés par le gouvernement fédéral.

M. Payne a dit au comité que tous ses employés détenaient une carte A en vertu du Code uniforme des règles d'exploitation et qu'il en a demandé l'examen aux autorités tant provinciales que fédérales.

Monsieur le président, les questions que nous vous soumettons sont les suivantes: qu'est-ce qui garantit que le *Central Western Railway* continuera d'être régi par les normes de sécurité fédérales lorsque cette compagnie relèvera uniquement de la compétence provinciale? Les employés pourront-ils éviter de travailler dans des conditions dangereuses à cause de leurs longues heures de travail? Auront-ils droit à des périodes de repos obligatoires, et les nombreux autres règlements de sécurité inclus dans le Code du travail et dans la Loi sur la sécurité ferroviaire s'appliqueront-ils à eux?

À propos de la question des heures de travail, M. Payne a pu seulement répondre que les employés n'étaient pas obligés de travailler lorsqu'ils jugeaient ne pas pouvoir le faire. Si la décision du Conseil canadien des relations de travail est maintenue, les employés du *Central Western Railway* seront protégés par les dispositions relatives au repos contenues dans les conventions en vigueur au Canadien National avant l'achat de la subdivision de Stettler, dispositions qui donnent aux employés le droit au repos après 10 ou 11 heures de travail.

Nous voyons une différence claire entre un droit contractuel et le caprice d'un employeur qui voudrait forcer un employé à travailler pendant de longues heures. Ces règles contractuelles et les règlements gouvernementaux ne protègent pas seulement les employés, mais ils protègent en même temps le public, et nous croyons que *Central Western* et les autres compagnies de chemin de fer qui exploitent de courts tronçons devraient respecter ces normes.

Monsieur le président, M. Payne a déjà présenté au comité plusieurs de nos autres arguments au nom de tous les syndicats de cheminots, aussi je n'ai pas l'intention de parler de l'esprit d'entreprise, mais je dirai simplement que le *Central Western Railway* a déjà reçu, à notre avis, plus que sa part d'aide sous forme de prêts sans intérêt et de subventions gouvernementales.

Nous ne croyons pas que la compagnie ait besoin du projet de loi C-5 pour fonctionner dans de meilleures conditions, ou même sur un pied d'égalité avec de nouvelles compagnies de chemin de fer exploitant de courts tronçons.

[Texte]

Mr. Chairman, the United Transportation Union opposes Bill C-5 because we believe Central Western and other shortline railways, buying or leasing a portion of an interprovincial railway, should continue to fall under federal jurisdiction. We believe there are sound reasons to support the federal competence over shortline railways, such as Central Western, in the areas of health and safety and labour relations.

Once again, I would like to thank you for the opportunity to be here. I am prepared to answer any questions.

Mr. Nault (Kenora—Rainy River): Mr. Bennett, I guess the most obvious question that will be asked by everyone in the committee is simply that if Bill C-5 goes ahead and is passed and the court upholds the position of the unions as it relates to staying in federal jurisdiction, what would you foresee as the problem?

Mr. Bennett: I cannot really speak for Mr. Payne or his board of directors or his counsel, but the way I view Bill C-5 is it would place them in a situation where they would want to argue that, no matter what the Supreme Court said, this was retroactively changed now and the board did not have jurisdiction. So I think you would find yourself in a situation where if the Supreme Court upholds our case, which I am sure they will, Mr. Payne will then say to his counsel that they will now argue, again through the courts, that because of the retroactivity of Bill C-5 the reason for the court decision no longer applies. That is my feeling about it. I really have no idea where that will go.

Mr. Nault: Let us talk a little bit about the belief that it is better to have it under federal jurisdiction. One of the points I am interested in is the belief by the union that if it stays under federal jurisdiction it is more appropriate than if it is under provincial jurisdiction. I am looking for you to elaborate a little more as to why that is. Why would it matter to the union as long as it had the ability to unionize these employees?

Through contractual arrangements, if that is the case, obviously there would be some standards maintained for the employees as it relates to health and safety. My personal feeling is that even if they were to go on strike and there was back to work legislation, if there was an effect to that province they would enact the same kind of legislation the federal government would enact and therefore you could not get out of it any way you looked at it because they would enact it anyway. So if you are to be allowed to have these employees under your jurisdiction, what difference would it make between having it under federal or provincial jurisdiction?

Mr. Bennett: As we look at it, Alberta's history of labour relations in safety and health is not up to federal standards. I am sure you are all aware of the number of disputes and problems that a number of the provincial

[Traduction]

Monsieur le président, les Travailleurs unis des transports s'opposent au projet de loi C-5 parce qu'à leur avis, *Central Western* et les autres petites compagnies de chemin de fer qui achètent ou louent une partie d'un chemin de fer interprovincial devraient continuer de relever de la compétence fédérale. Nous voyons de très bonnes raisons pour que des petites compagnies de chemin de fer comme *Central Western* relèvent de la compétence fédérale, en particulier en ce qui concerne les questions de santé et de sécurité et les relations de travail.

Je tiens à vous remercier de nouveau de m'avoir permis de m'adresser à vous. Je suis prêt à répondre à toutes vos questions.

M. Nault (Kenora—Rainy River): Monsieur Bennett, je vais vous poser la question que tous les membres du comité voudraient vous poser. Si le projet de loi C-5 est adopté et que la Cour appuie la position des syndicats en ce qui concerne la compétence fédérale en la matière, quel problème envisagez-vous?

M. Bennett: Je ne peux pas vraiment parler à la place de M. Payne ou de son conseil d'administration ou de son avocat, mais on pourrait certainement dire que, quelle que soit la décision de la Cour suprême, le projet de loi C-5 avait un effet rétroactif et le conseil n'avait pas juridiction. Si la Cour suprême fait droit à notre requête, et je suis sûr qu'elle le fera, M. Payne pourra alors dire à son avocat d'aller faire valoir encore devant les tribunaux qu'étant donné l'effet rétroactif du projet de loi C-5, le motif justifiant la décision de la Cour ne tient plus. C'est ainsi que je vois les choses. Je ne sais vraiment pas comment tout finira.

M. Nault: Parlons un peu de l'opinion du syndicat selon laquelle il est préférable que la compagnie continue de relever de la compétence fédérale plutôt que de relever de la compétence provinciale. J'aimerais que vous m'expliquiez davantage pourquoi vous le croyez. Pourquoi cela importerait-il au syndicat tant qu'il a la possibilité de syndiquer ses employés?

Dans les dispositions contractuelles, le cas échéant, on s'assurerait évidemment que certaines normes seraient maintenues pour assurer la santé et la sécurité des employés. J'estime personnellement, qu'en cas de grève, si celle-ci affectait les provinces, le gouvernement provincial adopterait le même genre de loi de retour au travail que le gouvernement fédéral, de sorte que la situation serait la même. Par conséquent, si vous avez le droit de syndiquer ces employés, quelle importance que vous le fassiez sous juridiction fédérale ou provinciale?

M. Bennett: Le dossier de l'Alberta en matière de sécurité et de santé au travail n'est pas aussi bon que celui du gouvernement fédéral. Vous êtes certainement tous au courant du nombre de conflits et de problèmes qui ont affligé

[Text]

workers have had. We looked at the Central Western Railway Corporation Act, and we do not get much comfort out of what it says with respect to the rules and regulations. It almost appears too easy to change it. One of our fears is that once the feds let go with the passing of Bill C-5, what is to stop the legislature of Alberta from changing any requirements that are there now for Mr. Payne to live up to, such as qualification of locomotive engineers, condition of railway equipment, which is really silent in here?

• 1550

We have some problems with that. Certainly we do not see the Alberta act covering the health and safety issues the way the regulations subsequent to Part II of the Canadian Labour Code do. The on-board train safety and health regulations protect railway workers in many, many ways in that area. Alberta certainly does not have any parallel regulations, and that we see as a major problem. The federal regulations now capture all of that.

Mr. Nault: Let us go back to the NTA, which was passed and which allows, as of that date when the NTA was passed, for shortline railways to fall under provincial jurisdiction. The argument being put to us simply is this. Because this particular company missed the boat, so to speak, because they were formed before the legislation was enacted, all we are doing is correcting a wrong for one particular company, and eventually they will all be under provincial jurisdiction anyway.

I am interested in your remarks on that. As you well know, and I think all members who are involved in it know, a lot of branchlines out there are being abandoned every day, and sooner or later they will be picked up for different reasons. Economically speaking, I would suggest a percentage will be picked up over the period of years to come. I am interested in your opinion whether it makes much difference to hold this legislation back and not to pass it, because the NTA allows that to take place at this moment anyway.

Mr. Bennett: As I said in my submission, we do not necessarily agree that under the same circumstances they are going to be exempted. I think we can argue under paragraph 92.10(a) of the Constitution Act they are still connected, when you look at the same situation as the Central Western. But when I look at it and we ask why do we not treat Central Western the same as the co-op railway that has been established, or the situation happening on the Bruce Peninsula right now where there is a line up for sale and there have been offers of purchase. . .

As I stated, first, I do not believe they need it. I have seen some questions asked about double submissions the railway has to make to the province and the feds. I do not see that as such a big obstacle. It is certainly a point, but it is

[Translation]

de nombreux employés provinciaux. En examinant la loi créant la *Central Western Railway Corporation*, nous ne sommes pas tellement rassurés par ce que nous y voyons à propos des règlements. Il semble presque trop facile d'y apporter des changements. Une fois que le gouvernement fédéral se sera retiré du dossier en adoptant le projet de loi C-5, qu'est-ce qui pourrait empêcher l'Assemblée législative de l'Alberta de modifier certaines des exigences que doit maintenant respecter M. Payne, notamment en ce qui concerne la compétence des mécaniciens de locomotive, l'état du matériel de chemin de fer, puisqu'il n'en est pas question ici?

Nous avons certaines objections à cet égard. À notre avis, les lois de l'Alberta ne couvrent pas autant les questions de santé et de sécurité que les règlements découlant de la Partie II du Code du travail du Canada. Les règlements sur la santé et la sécurité à bord des trains protègent les cheminots de bien des façons. L'Alberta n'a pas de réglementation parallèle, ce qui constitue, selon nous, un sérieux problème. La réglementation fédérale englobe toutes ces questions.

M. Nault: Revenons-en à la Loi nationale sur les transports qui a été adoptée et qui, lors de son adoption, permettait aux compagnies ferroviaires desservant de petits parcours de se placer sous l'autorité des provinces. L'argument qu'on nous a fait valoir est le suivant: comme cette compagnie a raté le bateau, si l'on peut dire, parce qu'elle était constituée avant l'adoption de la loi, il s'agit seulement de redresser les torts qui lui ont été causés, étant donné qu'en fin de compte toutes les compagnies ferroviaires seront assujetties à la réglementation provinciale.

Ce que vous avez dit m'a paru intéressant. Comme vous le savez, de même que tous les députés qui s'intéressent à la question, de nombreuses lignes secondaires sont abandonnées chaque jour et, tôt ou tard, elles seront reprises pour diverses raisons. À mon avis, un certain pourcentage de ces lignes seront reprises, pour des raisons économiques, au cours des années à venir. J'aimerais savoir si, à votre avis, le fait de ne pas adopter ce projet de loi changerait tellement la situation étant donné que la Loi nationale sur les transports permet de le faire de toute façon.

M. Bennett: Comme je l'ai dit dans mon mémoire, nous ne pensons pas que, dans les mêmes circonstances, les compagnies seront exemptées. Nous pouvons faire valoir, en vertu de l'alinéa 92.10a) de la Loi constitutionnelle, qu'elles sont toujours reliées au réseau, par exemple si vous prenez le cas du *Central Western*. Nous nous demandons pourquoi *Central Western* n'est pas traité de la même façon que la coopérative de chemins de fer qui a été créée. Prenez également ce qui se passe à l'heure actuelle dans la péninsule Bruce, où une ligne est en vente et a fait l'objet de plusieurs offres d'achat. . .

Comme je l'ai dit, je ne crois pas que ces mesures soient nécessaires. Certaines questions ont été soulevées quant au fait que le chemin de fer devait présenter un rapport à la fois au gouvernement provincial et au gouvernement fédéral. Je

[Texte]

not a big obstacle for the railway. If they want to duck the federal regulation, there has to be more behind it than just on the surface, such as making two reports under the Canada Corporations Act or whatever. I think there is more to it, and we are really concerned that this is the first case; this is the first shortline railway.

If a mistake were made in the way it was incorporated and the timing and so forth, maybe we should say, rather bluntly, too bad. We do not take that position. We have no animosity towards Mr. Payne or his railway. Certainly it is providing a service to the customers in that area, and it is worthy of note that he is providing that service. Certainly some of the things he would like to take credit for, such as quicker turn-arounds and so forth, have to do with the fact that Canadian National has speeded up the turn-around.

Mr. Nault: Let me just get to that one point. We were told by Mr. Payne through questioning from the members opposite that now that Mr. Payne is running the company it is more efficient and they have attracted more customers. In essence they are making more money.

• 1555

I would be quite interested to hear from you, Mr. Bennett, why this particular branchline was uneconomic for CN but all of a sudden under a new owner it has become economic. Does that mean productivity has improved because the employees are working longer hours and getting paid less and safety is being down-graded to allow these people to move grain quicker? What is the reason why on the one hand it is uneconomic—they want to get rid of the line—and on the other hand it is perfectly capable of making money at this point? I find that difficult to understand and I would like to know what your opinion is on it.

Mr. Bennett: In reality you have answered your own question. Certainly being able to cut corners on some of the safety issues, being able to run employees for longer hours than CN could. . . But I think the real question, and certainly a question for another committee Mr. Benjamin sits on, is that it may be CN's operating practice, with their large overhead of management, which they earmark off to every piece of track on Canadian National. . . I think the figure was \$17 million to upgrade that piece of track CN had before the RTC, and although Mr. Payne has not completed the upgrading yet, he has spent only \$1 million.

Certainly there are reasons why Canadian National show a branchline as not being productive. One of the reasons is that they do not provide the service. It is not the working agreements, it is that they downgrade the service. They tell customers to go to truck. That is what they did on the Bruce Peninsula, and that is what they tried to do here: they tried to force the grain farmers to go to truck and truck to another line; another subdivision.

[Traduction]

ne crois pas que ce soit un tel obstacle. Il s'agit d'un inconvénient, mais ce n'est pas un gros obstacle pour les chemins de fer. S'ils veulent échapper à la réglementation fédérale, ce n'est certainement pas pour des raisons superficielles comme le fait d'avoir deux rapports à présenter en vertu de la Loi sur les sociétés ou d'une autre loi. Je pense qu'il y a d'autres raisons à cela et ce qui nous inquiète, c'est qu'il s'agit du premier cas de ce genre, de la première compagnie de chemin de fer desservant un petit parcours.

Si une erreur a été commise dans la façon dont la compagnie a été constituée, peut-être devrions-nous simplement dire que c'est bien dommage pour elle mais ce n'est pas notre façon de voir. Nous n'avons aucune animosité à l'endroit de M. Payne ou de ses chemins de fer. Ils fournissent un service à la clientèle de la région et c'est M. Payne qui assure ce service. Certains des résultats dont il voudrait s'octroyer le mérite, par exemple le fait que la compagnie soit rapidement devenue rentable, sont attribuables au Canadien National qui a accéléré les choses.

M. Nault: J'aimerais approfondir cette question. M. Payne nous a déclaré, en réponse aux questions posées par les députés d'en face, qu'il gèrerait la compagnie de façon plus efficace et qu'il avait augmenté sa clientèle. En deux mots, les chemins de fer rapportent plus d'argent.

J'aimerais que vous nous expliquiez pourquoi cette ligne secondaire n'était pas rentable pour le CN et qu'elle le devient tout à coup après avoir changé de propriétaire. Cela veut-il dire que la productivité s'est améliorée parce que les employés travaillent de plus longues heures et sont moins bien payés, et parce que les normes de sécurité ont été relâchées pour leur permettre de transporter le grain plus rapidement? Pour quelle raison la ligne n'était-elle pas rentable lorsque le CN voulait s'en débarrasser, alors qu'elle est parfaitement en mesure, maintenant, de rapporter de l'argent? J'ai du mal à comprendre et j'aimerais savoir ce que vous en pensez.

M. Bennett: En réalité, vous avez répondu vous-même à votre question. Il est certain que la possibilité de relâcher certaines normes de sécurité et de faire travailler les employés plus d'heures que le CN ne le pouvait. . . Mais en fait, et cette question relève d'un autre comité auquel siège M. Benjamin, cela est sans doute attribuable aux méthodes d'exploitation du CN, qui, étant donné ses frais de gestion importants, les impute à chaque tronçon de voie. . . Je crois que le CN avait proposé au comité des Transports ferroviaires de consacrer 17 millions de dollars à la réfection de ce tronçon de voie, et même si M. Payne n'a pas encore terminé les travaux, il n'y a affecté que 1 million de dollars.

Si le Canadien National estime qu'une ligne secondaire n'est pas rentable, il y a certainement des raisons à cela. L'une d'elles est que la compagnie n'assure pas le service. Elle réduit la qualité du service. Elle dit à ses clients de faire transporter leurs produits par camion. C'est ce qu'elle a fait dans la péninsule Bruce et c'est ce qu'elle a essayé de faire dans ce cas. Elle a tenté d'obliger les producteurs de céréales à transporter leur grain par camion jusqu'à une autre ligne.

[Text]

I do not think it is nearly as unprofitable as their figures. . . and I am telling you they play with those figures; and you have seen that in many, many rail-line abandonment hearings, that they jockey around with figures. I think it is the lack of good management on CN's part, not the expertise of a shortline railway, that makes the big difference.

Mr. Benjamin: I have been reading the *Minutes of Proceedings and Evidence* of the previous meeting, which I was not here for. I have read submissions by Mr. Abbott. I have not had a chance to read them all, but I am not aware of what is being appealed before the Supreme Court by the Central Western Railway. Does it have anything to do with section 174 of the Railway Act?

Mr. Bennett: No. The appeal may include all of that now, but originally what happened was the unions went to the Canadian Labour Relations Board and said that under the code we have successor rights. The Central Western Railway is an employer the same as Canadian National, doing the same thing, and we have the bargaining rights for that piece of track. The Canadian Labour Relations Board upheld us on that. Mr. Payne appealed it to the Federal Court, and two out of the three justices there upheld the Canadian Labour Relations Board.

So the arguments are under the Constitution Act, but basically it is the fact that the Central Western is an employer and we have successor rights. That is the original case. That is the original nuts and bolts of it.

• 1600

Mr. Benjamin: Then it really all hinges on the matter of jurisdiction, whether it is federal or provincial. I happen to be one of those who believe that railroads, airlines, canals, ports, seaways, etc., should always be under federal jurisdiction no matter where they start and end. Otherwise you have, as in the trucking industry, 12 jurisdictions, all with different regulations, different maximums and minimums, and it is a jungle out there.

Mr. Malone (Crowfoot): Why is that?

Mr. Benjamin: Ask some truckers.

Also, it weakens our position in dealings in transportation, particularly with the United States.

The Supreme Court is going to hear this on the 19th and we can expect it is going to be a month or two after that before it makes a decision. It is not a lengthy bill that would require a year or two. If this bill were to pass now, is it your view that what Parliament has done—we just had an instance in front of us in the last couple of weeks that, when a matter is before the courts, Parliament should keep its mouth shut—is any kind of an end run or attempt to bypass the Supreme Court of Canada?

[Translation]

Je ne crois pas que la ligne soit aussi peu rentable que ces chiffres l'indiquent. . . la compagnie joue avec les chiffres comme vous avez pu le constater au cours de nombreuses audiences sur l'abandon de lignes. La différence est attribuable à la mauvaise gestion du CN et non à la compétence de la nouvelle compagnie.

M. Benjamin: J'ai lu les *procès-verbaux* de la réunion précédente à laquelle je n'ai pas assisté. J'ai lu le témoignage de M. Abbott. Je n'ai pas eu l'occasion de le lire en entier et je ne sais pas de quoi *Central Western Railway* en a appelé devant la Cour suprême. Est-ce en rapport avec l'article 174 de la Loi sur les chemins de fer?

M. Bennett: Non. Il se peut que maintenant que l'appel porte sur toutes ces questions, mais au départ les syndicats sont allés devant la Commission canadienne des relations de travail pour revendiquer les droits du successeur en vertu du Code du travail. *Central Western Railway* est un employeur comparable au Canadien National, qui fait la même chose, et nous avons droit à la négociation collective pour cette ligne. La Commission canadienne des relations de travail a confirmé nos droits. M. Payne a fait appel devant la Cour fédérale, dont deux des trois juges ont maintenu la décision de la Commission des relations de travail.

Par conséquent, la compagnie a invoqué la loi constitutionnelle, mais le fait est que *Central Western* est un employeur et que nous avons des droits de successeur. Voilà quelle était, au départ, la nature de cet appel.

M. Benjamin: Alors tout tourne en fait autour de la question de savoir quelle est la juridiction compétente, si c'est la juridiction fédérale ou provinciale. Il se trouve que je fais partie de ceux qui pensent que les chemins de fer, les lignes aériennes, les canaux, les ports, les voies maritimes, etc. devraient tous relever de la compétence fédérale, où qu'ils démarrent et où qu'ils aboutissent. Sinon vous vous retrouvez avec des situations comme celle du secteur des transports routiers qui sont régis par douze réglementations différentes, qui selon les provinces, doivent respecter des maximums et des minimums différents, et qui ne savent plus où donner de la tête.

M. Malone (Crowfoot): Pourquoi?

M. Benjamin: Demandez aux camionneurs.

D'autre part, cela affaiblit notre position, surtout lorsque nous traitons avec les États-Unis.

La Cour suprême doit en être saisie le 19 et elle rendra probablement une décision après un ou deux mois. Ce n'est pas un projet de loi très long qui lui demanderait jusqu'à un an ou deux. Donc, si nous adoptions maintenant le projet de loi, à votre avis pourrait-on penser que le Parlement essaie de contourner l'autorité de la Cour suprême du Canada? Nous en avons eu un exemple ces deux dernières semaines, une affaire étant devant les tribunaux, on a demandé que le Parlement n'en parle pas.

[Texte]

Mr. Bennett: I would not directly accuse the government of trying to bypass the Supreme Court of Canada except that is the way it appears to us. certainly Mr. Payne's counsel is going to run around and wave this bill and say, hey, see, all finished guys; you do not have to rule on this. The status quo is changed and you do not have to do that.

It appears, and I said it in my submission, that this is an attempt to run around the situation that Mr. Payne has found himself with Central Western Railway as far as the Canada Labour Relations Board is concerned.

Mr. Benjamin: Surely you cannot blame Mr. Payne for wanting to have the same ground rules as any other shortline railroad that starts up subsequent to the passing of the NTA. He wants to be in the same ballpark as they are.

Mr. Bennett: Whether it is ballparks or level playing fields, I think Mr. Payne is in pretty good shape. I think the testimony he has given to this committee in the way of assistance has certainly shown that he has not been hurt by the situation he has been in for the last couple of years.

As I said, I do not believe he needs this. I do not think he needs this to continue to operate any differently than he is right now, unless the only reason for C-5 is to avoid the labour relations aspect of it and the safety aspect of it. Then he needs it. In respect to the way he is operating today, other than that he is going to owe his employees a lot of money when the court rules that they were covered by the collective agreements now in place, or in place at the time he bought it, I think he is doing quite well.

Mr. Benjamin: Has Central Western lived up to standards laid down under the collective agreements, even without one, with any of the Railway Brotherhoods? In terms of safety, the Canada Labour Relations Board, any other safety aspects, the uniform code of operating rules, all the other aspects of operating a railway under federal jurisdiction, have they lived up to them or have they been in default? Have there been any inspections by your union or other unions, or the CLR or the officials of the NTA? What is the situation? Have they been operating well in terms of the actual ground operation?

• 1605

Mr. Bennett: It appears that they have been operating within the realms of safety, because they have not had any major accidents. Now, mind you, they are not hauling the long, long trains and they are not going very fast, so that of course lessens some of the chances for accidents. We are not privy to any workers' compensation claims. These are private matters between the injured employee and the Workers' Compensation Board.

We have talked to some of the people who have left Central Western, people who were not very happy with the way they were being treated. A witness from Central Western said he left CP Rail because he was looking for a way to

[Traduction]

M. Bennett: Je n'accuserais pas directement le gouvernement d'essayer de contourner l'autorité de la Cour suprême du Canada, mais c'est bien ainsi que les choses nous apparaîtraient. Il est bien évident que le conseiller juridique de M. Payne va se promener avec ce projet de loi et déclarer que la question est réglée, que la Cour suprême n'a plus à statuer.

Il semble, et c'est ce que je disais tout à l'heure, que M. Payne ait essayé de tourner la situation dans laquelle il se trouvait avec *Central Western Railway*. Du moins pour ce qui est de la Commission canadienne des relations de travail.

M. Benjamin: Vous ne pouvez certainement pas en vouloir à M. Payne de souhaiter les mêmes règlements que tout autre chemin de fer secondaire qui démarrerait après l'adoption de la Loi nationale sur les transports. Il veut simplement être traité de la même façon.

M. Bennett: Les règles sont les mêmes pour tous, M. Payne n'a vraiment pas de quoi se plaindre. Le témoignage qu'il a présenté devant le Comité a bien montré qu'il n'a pas été lésé du fait de la situation dans lequel il se trouve depuis deux ans.

Je ne pense pas qu'il ait besoin de cela. Je ne pense pas qu'il en ait besoin pour poursuivre son activité comme il le fait actuellement, à moins que la seule justification du projet de loi C-5 soit de tourner à toutes les questions de relations de travail et de sécurité. Dans ce cas, il en aurait besoin. De la façon dont il opère aujourd'hui, il s'en tire très bien sauf qu'il va devoir beaucoup d'argent à ses employés lorsque les tribunaux auront déclaré qu'ils étaient couverts par les conventions collectives actuelles, ou en vigueur au moment où il a acheté.

M. Benjamin: La compagnie *Central Western* a-t-elle respecté les normes contenues dans les conventions collectives, même sans en avoir, des autres syndicats des chemins de fer? Pour ce qui est de la sécurité, de la Commission des relations de travail du Canada, des autres éléments de sécurité, du Règlement d'exploitation normalisé, de tous les autres aspects de l'exploitation d'un chemin de fer relevant de la compétence fédérale, jugez-vous que la compagnie a oui ou non respecté les règlements? Est-ce que votre syndicat, d'autres syndicats, la Commission canadienne des relations de travail ou les agents de l'Office national des transports du Canada ont effectué des inspections? Est-ce que le système semble bien fonctionner?

M. Bennett: Il semble qu'on respecte les normes de sécurité, car il n'y a pas eu d'accidents importants. Il faut signaler cependant que les trains ne sont ni très longs ni très rapides, ce qui réduit les possibilités d'accident. Nous n'avons pas d'information sur des demandes d'indemnité des travailleurs. De tels renseignements restent confidentiels entre le travailleur concerné et la Commission des accidents de travail.

Nous avons parlé à certains anciens employés de *Central Western*, qui n'étaient pas très contents de la façon dont ils avaient été traités. Un témoin de *Central Western* dit avoir quitté CP Rail, car il voulait élargir ses horizons. Je ne veux

[Text]

expand his horizons and so forth. I do not want to characterize his testimony in any way other than it appeared to me. Yet we have on good information that maybe he did not leave CPR under such good circumstances. Anyway, he testified that he was not that happy at CPR, but that he is happy at Central Western. We have people who have told us—we do not have statements from them—that they were not happy. If I leave my job, I am going to say I was not happy.

Mr. Malone: I, probably more than anyone else in Parliament, associate closely to this railway line. It runs for 108 miles through 10 communities of my constituency. I know the congestion that line experienced, the frustration of grain companies, the frustration of farmers. There is absolute, undoubted popularity towards the line at the present time.

Why would you oppose a situation where grain buyers believe they have significant advantage in terms of reduced congestion, where farmers are able to get faster turn-around on hopper cars? They are able to move their grain almost on whim. We have a cost reduction not only for the farmers on the line but also for the whole system, which is significant in terms of saving per tonne of haulage of grain. Why would you come before us and oppose that kind of advantage, especially in light of the fact that it will normalize a left out company with one that will be formed after the establishment of the NTA?

Mr. Bennett: I must have rushed through my presentation a bit too quickly. Certainly we do not oppose. . . I thought I was clear on that. We do not have animosity towards Mr. Payne or towards Central Western. The agreement that he now has with the government in respect of the Crow rates, the benefits, says that he is doing a great job. It says that the service is better, everything is better, etc., just as you said. The customers are happy. The farmers are moving their grain faster and so forth.

• 1610

If Mr. Payne and Central Western Railway are doing as well as they profess they are doing, they are not going to fold up their tent. I think that is one conception people are trying to put across that is not factual. I think Mr. Payne is doing quite well, and I think he is doing a good job. I do not think that would change if Bill C-5 did not pass.

Mr. Malone: Why do you think he should exist alone, in isolation, apart from any new shortline railway that would come in after the NTA? Why would he have to operate independently of all future shortlines?

Mr. Bennett: To be clear, he would not be operating alone. There are a number of shortline railways that operate wholly within a province. For instance, the Ontario Northland Railway is a shortline in comparison to Canadian National or Canadian Pacific, or the Quebec North Shore and Labrador Railway. They have never applied to be conducted only as a provincial railway, and they are doing well and they are surviving.

[Translation]

pas tirer d'autres conclusions de son témoignage. Cependant, selon des sources fiables, ses rapports avec son employeur n'auraient pas été très bons. Il a dit dans son témoignage qu'il n'était pas très heureux à CPR, et qu'il est content à *Central Western*. D'autres personnes nous ont laissé entendre qu'elles n'étaient pas contentes. Si je démissionne, je dirai que je n'étais pas content.

M. Malone: Mes liens avec cette ligne ferroviaire sont probablement plus étroits que ceux que tout autre député. La ligne couvre 108 milles et traverse 10 localités situées dans ma circonscription. Je sais que la ligne était très chargée et que les compagnies céréalières ainsi que les céréaliers eux-mêmes étaient très frustrés. À l'heure actuelle, il est certain qu'on veut garder la ligne.

Pourquoi vous opposez-vous à la possibilité d'aider les acheteurs de céréales en réduisant les embouteillages, ce qui donnerait aussi aux céréaliers un service de wagons-trémies nettement plus rapide. Les céréaliers pourraient faire transporter leurs produits quand ils le veulent. On réduirait ainsi non seulement les frais des céréaliers, mais aussi le coût du système dans son ensemble. Les économies réalisées en transport par tonne de céréales seraient importantes. Pourquoi vous opposez-vous à cela, d'autant plus qu'on pourra incorporer une société abandonnée dans la nouvelle compagnie qui sera établie après la création de l'ONT?

M. Bennett: Peut-être que j'ai lu mon exposé un peu trop vite. Nous ne nous y opposons pas. . . Je pense que j'ai été assez clair sur ce point. Il n'y a pas d'antipathie entre nous et M. Payne ou *Central Western*. L'accord qu'il a conclu avec le gouvernement au sujet des tarifs du Nid de corbeau a donné des résultats qui prouvent qu'il fait un excellent travail. Tout va mieux, y compris le service, comme vous l'avez bien signalé. Les clients sont contents. Les céréaliers font transporter leur produit plus vite.

Si M. Payne et la Central Western Railway réussissent aussi bien qu'ils le prétendent, ils ne sont pas prêts de plier bagage. À mon avis, il faut corriger cette idée fausse que certains essaient de répondre. M. Payne réussit très bien et fait de bonnes affaires, ce qui ne devrait pas changer, même avec le rejet du projet de loi.

M. Malone: Pourquoi devrait-il faire cavalier seul et être indépendant de toute nouvelle ligne de chemin de fer secondaire qui pourrait être ouverte après l'adoption de la Loi nationale sur les transports? Pourquoi la Central Western Railway devrait-elle être indépendante de toutes les éventuelles lignes de chemin de fer secondaires?

M. Bennett: M. Payne ne pourrait pas être totalement indépendant, puisqu'il existe déjà un certain nombre de lignes de chemin de fer secondaires dans des provinces. Par exemple, la Ontario Northland Railway est une ligne de chemin de fer secondaire si on la compare au Canadien National et au Canadien Pacifique, et c'est la même chose pour les chemins de fer QNS et L. Ces deux chemins de fer n'ont jamais demandé à être considérés comme des chemins de fer provinciaux et réussissent néanmoins à survivre très convenablement.

[Texte]

I am saying that Mr. Payne is doing very well. I guess we could debate this back and forth. He does not need this extra bit of help. He got the interest-free loan, he got other subsidies.

Mr. Malone: Mr. Chairman, I want to go specifically to some of Mr. Bennett's testimony. It says: "CWR cut corners and safeties". Would you give me the evidence to that statement, sir.

Mr. Bennett: When CWR started up they operated without a caboose, and at that time that was a safety requirement of the federal regulations.

Mr. Malone: They operated with a passenger car at the end, an older passenger car, that had a person at the end. It had equipment in it at the end; it had communications from the rear-end to the front. In other words, it did not look like a caboose but it was a caboose in its effect. Does the shape of the vehicle matter to you?

Mr. Bennett: No, not at all. As a matter of fact, we know that at times it did not always operate with a passenger car on the end. It did not always have the TIBS unit which is now required by the national railways. We also know that it did not necessarily have all of the other safety functions which a caboose would have in it.

In our opinion, getting away from the requirements to have people covered by mandatory rest, the rest provisions of a collective agreement, is cutting corners on safety. We see them as definite safety issues.

Mr. Malone: Let me come to that. Would not one of the best judges of safety be the workers themselves? Would they not have some notion as to whether they were over-stressed or not?

Mr. Bennett: I would hope so.

Mr. Malone: Then why would you dismiss the witness who spoke on behalf of the other "on the ground" workers? He said that he enjoyed working for CWR more than he enjoyed his previous experience. He attested that it was similar for other workers, and I know that to be the case.

Mr. Bennett: As a trade unionist I know that there is always a different environment vis-à-vis a collective agreement or the absolute right of an employer. I have no reason to necessarily disbelieve the testimony of the CWR witness. It certainly was valid and accepted here.

• 1615

Mr. Malone: Let me bounce off that to ask this question. Do you oppose shortlines in principle?

Mr. Bennett: Only on the principle that we oppose shortlines if they are going to be used by the railways to do away with, first, their bargaining units and, secondly, the infrastructure of the railway, because the more of the shortline situation you get into, the more you go back to the future, and that is back prior to 1919, when the CNR was formed to take care of all these bankrupt shortline railroads.

[Traduction]

Je répète que M. Payne n'est pas à plaindre. Mais nous pourrions évidemment en débattre longuement. Il n'a pas besoin que vous l'aidiez avec ce projet de loi-ci. Il a déjà bénéficié d'un prêt sans intérêt et d'autres subventions.

M. Malone: Monsieur le président, laissez-moi revenir à ce qu'a dit plus tôt M. Bennett. Il a affirmé que la Central Western Railway essayait de faire des économies et grugeait sur les mesures de sécurité. Pouvez-vous étayer votre affirmation, monsieur Bennett?

M. Bennett: Au début, la Central Western Railway n'avait pas de wagon de queue et contrevenait ainsi aux règlements fédéraux de l'époque en matière de sécurité.

M. Malone: Mais le dernier wagon était un vieux wagon de voyageurs qui était toujours occupé par un membre de l'équipage et doté d'équipement permettant de communiquer avec l'avant du train. Autrement dit, on n'avait peut-être pas l'impression que c'était un wagon de queue, mais c'en était un. L'allure du wagon a-t-il vraiment de l'importance?

M. Bennett: Pas du tout. En fait, nous savons qu'il n'y avait pas toujours de wagons de voyageurs à l'arrière du train. En outre, le train n'était pas toujours équipé du système de contrôle et de freinage en queue qui est maintenant obligatoire sur les chemins de fer nationaux. Nous savons donc pertinemment qu'on n'y trouvait pas toujours les autres éléments de sécurité obligatoires pour les wagons de queue.

À notre avis, lorsqu'on abandonne les dispositions d'une convention collective obligeant au repos obligatoire, c'est que l'on gruge sur les mesures de sécurité. Nous considérons cela comme des mesures de sécurité.

M. Malone: J'y arrive. Ne pensez-vous pas que ce sont les travailleurs eux-mêmes qui sont les mieux placés pour juger de la sécurité? Après tout, ce sont eux qui savent s'ils sont trop stressés ou non.

M. Bennett: C'est à espérer.

M. Malone: Dans ce cas, pourquoi balayez-vous du revers de la main le témoignage de celui qui parlait au nom de tous les autres travailleurs qui ne sont pas à bord des trains? Cet employé nous a affirmé qu'il préférerait travailler à la Central Western Railway plus que partout ailleurs, et qu'il n'était pas le seul à penser de même. Je sais personnellement qu'il a dit vrai.

M. Bennett: En tant que syndicaliste, je sais que l'on regarde toujours sous un jour différent les conventions collectives ou les droits absolus des employeurs. Je n'ai aucune raison de mettre en doute le témoignage du représentant de la CWR, car il était certainement sincère.

M. Malone: Laissez-moi passer à autre chose: Êtes-vous, en principe, contre les chemins de fer secondaires?

M. Bennett: Seulement si ces chemins de fer secondaires servent aux sociétés ferroviaires pour se débarrasser, d'une part, de leurs unités de négociations et, d'autre part, de leur infrastructure. En effet, plus on ouvre de chemins de fer secondaires, et plus on fait marche arrière: c'est comme si l'on revenait à l'époque antérieure à 1919 où l'on a formé la Société des chemins de fer du CN, dans l'unique but de remettre en service les chemins de fer secondaires qui faisaient faillite.

[Text]

Mr. Malone: So what you are saying is that as long as the labour union's present status on all mainlines is retained for all future shortlines you would be content.

Mr. Bennett: That is correct.

Mr. Malone: But is not one of the very fundamental reasons for putting a shortline in place to seek some optional methods other than abandonment of the lines and the communities and the producers they serve and to put in place a system that allows the economics of the nation to be enhanced? You of all people ought to know that what CWR has done, for whatever diminishing of opportunity there might have been for union people on the line, has enhanced it significantly at the points of pick-up on other mainlines, because it is moving more traffic and it is moving it with greater frequency. Surely we do not have to keep binder factories in place because we had them there one day.

Mr. Bennett: I do not see that analogy. But certainly, to go back to your main thrust, we do not see any more grain moving off. I believe the important point—and we do not argue with it—is that the Central Western Railway is able to give individual service that we believe CN should have been giving in the first place. CN never approached anyone to try to operate that railway in the fashion Central Western is operating it.

Mr. Ferguson (Lambton—Middlesex): I note in your brief that Central Western Railway has agreed to deliver the first 120,000 tonnes of export grain originating in the southern subdivision. Do they handle other grains too, and what is the volume, other than what is destined for export?

Mr. Bennett: I do not believe so, but I cannot answer that. I have no idea.

Mr. Ferguson: What we are really talking about here is 1,200 carloads of grain per year. Is that right?

Mr. Bennett: In that neighbourhood. I believe it would be a few more. I do not think they are 100-tonne cars. I think they would be less than that. But that is close enough.

Mr. Ferguson: Is it enough revenue from that volume, we will say 1,200 cars or even 1,300, to run a viable operation with a line roughly 100 miles long? Is that enough annual revenue really to run it and maintain the tracks, maintain the locomotives themselves, maintain the equipment?

Mr. Bennett: For all intents and purposes it appears to be. I personally wonder how long it is going to last. Even given the passage of Bill C-5 it may not last. It may go the way of other shortline operations in the early part of the century.

Mr. Malone: He said they were doing very well. It cannot be both.

Mr. Bennett: We believe it is doing well. Mr. Payne has testified it is doing very well. We have no problem. That is why I have testified I do not think they need Bill C-5 to do well, since they are already doing well.

[Translation]

M. Malone: Autrement dit, vous n'avez rien contre, dans la mesure où le statut de vos syndiqués ne changera pas, même s'il doit y avoir transformation en ligne secondaire.

M. Bennett: C'est exact.

M. Malone: Mais l'une des raisons premières de l'ouverture d'une ligne secondaire n'est-elle pas justement de trouver des solutions de rechange permettant de n'abandonner ni les lignes, ni les localités ni les producteurs desservis, et également de mettre en valeur l'économie de la nation? Vous, plus que quiconque, devez savoir que la CWR, même si elle semble avoir limité la marge de manoeuvre des syndiqués travaillant sur les lignes, a néanmoins ouvert de nouvelles avenues aux points de chevauchement avec les lignes principales, en augmentant le trafic ferroviaire et en accélérant sa fréquence. Ne me dites pas que l'on doit se sentir obligé de garder ouvertes des manufactures de tirants, simplement parce qu'elles y existaient un jour.

M. Bennett: Je ne comprends pas votre comparaison. Mais en ce qui concerne votre argument principal, nous n'avons pas constaté, quant à nous, une plus grande fréquence dans le transport du grain. Mais ce qui est important—et ce que nous ne contestons pas—c'est que la Central Western Railway est en mesure de donner le service individuel que le CN aurait dû fournir au départ. Or, le CN n'a jamais pressenti que ce soit pour lui proposer d'exploiter le chemin de fer de la façon dont l'exploite actuellement la Central Western.

M. Ferguson (Lambton—Middlesex): Votre mémoire affirme que la Central Western Railway a accepté de livrer les 120,000 premières tonnes de céréales exportées provenant de la subdivision du Sud. La CWR transporte-t-elle aussi d'autres grains non destinés à l'exportation, et en quelle quantité?

M. Bennett: Je ne le crois pas, mais je ne peux vous répondre de façon catégorique. Je n'en sais rien.

M. Ferguson: Il s'agit ici de 1,200 wagonnées de grain par année, n'est-ce pas?

M. Bennett: Quelque chose comme cela. Mais c'est peut-être un peu plus. Je ne pense pas qu'il s'agisse de wagons de 100 tonnes; ils sont peut-être un peu plus petits. Mais vous avez pratiquement raison.

M. Ferguson: Les 1,200 ou 1,300 wagonnées suffisent-elles à rentabiliser l'exploitation de cette ligne, si elle n'a que 100 milles de long? Cela représente-t-il suffisamment de revenus pour que la compagnie puisse exploiter et entretenir les voies, les locomotives et l'équipement?

M. Bennett: Il semble que oui, à toutes fins utiles. Mais je me demande personnellement combien de temps cela va durer. Cela pourrait être de courte durée, même avec l'adoption du projet de loi. Dans quelques années, on pourrait se retrouver avec encore d'autres lignes secondaires.

M. Malone: Mais la société a dit qu'elle faisait de bonnes affaires. C'est soit l'un soit l'autre.

M. Bennett: Elle fait en effet de bonnes affaires, comme l'a affirmé M. Payne. Nous ne le contestons pas. C'est justement pourquoi nous affirmons que la CWR n'a pas besoin du projet de loi pour se renflouer.

[Texte]

Mr. Ferguson: Do you have any indication what the net revenues of this line are after expenses and depreciation?

Mr. Bennett: No, I do not.

• 1620

Mr. Ferguson: You indicated in your brief that the passing of Bill C-5 could lead to a reduction in safety provisions that govern federally regulated railways. Could you briefly outline those safety provisions and the areas that concern you? Is this the railway maintenance itself, the line maintenance, or the operation of the trains themselves, or having to be on duty too long a time?

Mr. Bennett: Certainly it goes right from the standard and care of the locomotive, the braking capabilities, the line maintenance, the condition of the track, the health and safety rights of the workers on the railway, the various parts of the Railway Safety Act that impact on federally regulated railways. And it goes on. I would say it is a large group of legislation but basically covered by the Railway Safety Act, the regulations thereto, along with Part II of the Labour Code.

Mr. Ferguson: Has there been any deterioration of maintenance in any of those areas that has become visible over the last two or three years since it has been operated by Central Western?

Mr. Bennett: My union is an operating union. I should not really speak to the actual maintenance of the track and so forth. I would be guessing. I understand there have been some improvements done on the track bed and a bridge or two and some level crossings, but I cannot speak to any real experience of that.

Mr. Ferguson: In terms of operation has there been a deterioration?

Mr. Bennett: Not that I can testify to.

Mr. Ferguson: How many employees work for this railway, just out of curiosity?

Mr. Bennett: As I understand it, 18.

Mr. Benjamin: Mr. Bennett, whether or not the employees of the Central Western are in a union or not in a union, the issue really is the matter of federal versus provincial jurisdiction. Is that not what it is all about?

Mr. Bennett: That is certainly correct. That is certainly the way we view the situation.

Mr. Benjamin: Do you know if, through your members, or have you had any indication from either the Ontario Northland or the Quebec North Shore that they would welcome being under provincial jurisdiction rather than federal; that it would suit their purposes because of cost savings and so forth to be out from under the Canada Labour Relations Board or the National Transportation Agency or any other federal transportation law?

Mr. Bennett: I am not aware of any. They have worked and operated almost from inception under federal regulations. Although they may at times wish they could get out from under it, certainly in the interests of safety they have always stayed in.

[Traduction]

M. Ferguson: Savez-vous quels sont les revenus nets de la ligne, après le calcul des dépenses et de la dépréciation.

M. Bennett: Non.

M. Ferguson: Votre mémoire affirme qu'avec l'adoption du projet de loi, on pourrait abandonner peu à peu certaines dispositions de sécurité qui s'appliquent actuellement aux chemins de fer fédéraux. Brièvement, quelles sont ces dispositions et qu'est-ce qui vous inquiète? Est-ce l'entretien des chemins de fer ou des lignes, l'exploitation des trains, ou encore la nécessité pour vos membres d'être de service pendant de trop longues périodes?

M. Bennett: C'est tout cela, depuis l'entretien de la locomotive et les normes qui s'y appliquent, les capacités de freinage, l'entretien des lignes, les conditions des voies, la santé et la sécurité des travailleurs ferroviaires, jusqu'aux différentes sections de la Loi sur la sécurité ferroviaire qui s'appliquent aux chemins de fer fédéraux. Et la liste pourrait s'allonger. Nous sommes régis par toute une gamme de règlements législatifs, mais ils relèvent tous en gros de la Loi sur la sécurité ferroviaire et de la partie 2 du Code du travail.

M. Ferguson: Au cours des deux ou trois dernières années, c'est-à-dire depuis que la *Central Western* a repris en main l'exploitation des lignes, avez-vous pu constater une détérioration de l'entretien dans l'un ou l'autre de ces domaines que vous avez signalés?

M. Bennett: Notre syndicat est plutôt opérationnel et ne s'occupe pas vraiment de l'entretien des voies. Par conséquent, je ne voudrais pas me hasarder à vous répondre. Je crois savoir que l'on a apporté des améliorations aux plateformes des voies, à un ou deux ponts et à certains passages à niveau, mais je ne l'ai pas constaté en personne.

M. Ferguson: Jugez-vous qu'il y a eu une détérioration dans l'exploitation?

M. Bennett: Je ne puis l'affirmer.

M. Ferguson: Pour ma propre gouverne, combien de personnes sont employées par ce chemin de fer?

M. Bennett: Dix-huit, que je sache.

M. Benjamin: Monsieur Bennett, que les employés de la *Central Western* soient syndiqués ou non, ce dont il s'agit ici, c'est de la compétence fédérale par opposition à la compétence provinciale, n'est-ce pas?

M. Bennett: C'est exact. C'est en tout cas notre avis.

M. Benjamin: Savez-vous, par vos membres ou autrement, si la *Ontario Northland* ou la *Quebec North Shore* souhaiteraient relever de la province plutôt que du gouvernement fédéral? Savez-vous si cela leur serait économiquement profitable d'être régis par le Conseil canadien des relations de travail, par l'Office national des transports ou par une autre loi fédérale sur les transports?

M. Bennett: Si c'est ce que l'on souhaite, je n'en sais rien. Ces deux compagnies sont régies par des règlements fédéraux, pratiquement depuis leur tout début. Même si elles souhaitent parfois pouvoir s'en dégager, elles ont toujours accepté d'être régies par ces règlements dans l'intérêt de la sécurité.

[Text]

Mr. Benjamin: I want to suggest to you, sir, and to the committee, that it really makes little or no difference whether or not this bill is dealt with. Mr. Payne and the Central Western have been doing an excellent job. He and I have talked about the operation for a few hours. What is at stake here is the matter of jurisdiction, federal or provincial, and any other shortline railway that starts up under the new NTA will have to abide by federal law or the provinces will have to start drafting some new ones.

• 1625

I was through this before when we were dealing with deregulation and the National Transportation Act. All of these matters came up then and nobody would listen, nobody would believe us about the problems it would create down the road. Now I hope there are some believers that it does create problems, and we have one here.

I want to submit to you, Mr. Chairman, since Parliament has been cautioned from more than one authority about legislating in an effort to circumvent the judicial process, that this is very dangerous ground to be on, and considering various issues that you have been involved in, Mr. Chairman, and other members of this committee, this flies in the face of the whole structure of our country and our society. I do not believe it makes a damn bit of difference whether this bill is passed or not. It is going to make little or no difference to Mr. Payne or to the railway unions, except in the matter of jurisdiction: under what law does CWR and its employees have to operate.

But I want to suggest to you, sir, that this particular bill and others that are either before Parliament now or have been in the recent past, are a dangerous, slippery slope for the whole democratic and parliamentary process. The CWR has applied to the Supreme Court to get a judicial ruling and the Railway Brotherhoods, naturally, have a direct interest in the matter. I do not know why the government wants to proceed with a piece of legislation in light of the fact it makes no difference whether it is in place or not in terms of the actual operations of the railroad. Mr. Payne himself has testified that they are doing fine, thank you; and they certainly are. They have done a superb job. They have set an example for CN and CP.

The point all of us have to keep in mind, members of this committee and all members of the House, is that we had better take a second look at what we are doing aside from the issue itself, look at what Parliament is trying to do, or the government, in trying to circumvent the judicial process, because then when anybody applies to a federal or a provincial or a supreme court, or a court of appeal or the Supreme Court of Canada, Parliament could quickly jam through some legislation to circumvent and bypass the judicial process and deny fundamental justice.

[Translation]

M. Benjamin: Mesdames et messieurs, laissez-moi affirmer que l'issue de nos délibérations au sujet du projet de loi importe peu. M. Payne a fait de l'excellent travail à la *Central Western*; j'ai parlé avec lui pendant plusieurs heures de l'exploitation de la compagnie. Ce dont il est question, ici, c'est la compétence, c'est de savoir si elle est fédérale ou provinciale, et si tout nouveau chemin de fer qui voudrait exploiter des lignes secondaires devra se conformer aux règlements fédéraux, tels qu'ils seront appliqués par l'Office national des transports, ou si les provinces devront se mettre à rédiger leur propre règlement.

J'ai déjà expliqué cela au moment où le Comité a été saisi de la déréglementation et de la Loi nationale sur les transports. Nous avons parlé de tout cela à ce moment-là, et personne n'a voulu nous entendre, personne n'a voulu nous croire quand nous avons annoncé que des problèmes surgiraient plus tard. J'espère qu'on nous croit maintenant, car nous sommes aux prises avec un problème.

Monsieur le président, puisque plusieurs personnes faisant autorité ont mis le Parlement en garde contre toute tentative de contourner le processus judiciaire, puisqu'on a signalé les écueils que cela comportait, et étant donné toute l'expérience accumulée par les membres du Comité, y compris son président, force est de constater que cette mesure est en contradiction flagrante avec toute la structure de notre pays et de notre société. Que ce projet de loi soit adopté ou non, la situation demeurera inchangée, car pour M. Payne comme pour les syndicats des chemins de fer, la seule nouveauté sera un changement de compétence: quelle loi régira la *Canadian Western* et ses employés.

Ce projet de loi, notamment, de même que d'autres présentés au Parlement par le passé ou dont il est saisi actuellement, est dangereux et comporte des écueils pour le processus parlementaire et démocratique. La *Canadian Western* a demandé à la Cour suprême de se prononcer, et les fraternités de cheminots naturellement sont concernées au premier chef. J'ai du mal à comprendre pourquoi le gouvernement tient à faire adopter un projet de loi puisqu'il est évident que les dispositions qu'il contient n'ont aucune incidence sur les conditions d'exploitation du chemin de fer. M. Payne lui-même a affirmé que tout va bien selon lui, et je n'ai pas de mal à le croire. La *Canadian Western* a très bien fait les choses et pourrait être citée en exemple au CN et au CP.

Personne, ni au Comité, ni à la Chambre, ne doit perdre de vue les questions secondaires par rapport à l'enjeu central, et nous devons nous demander ce que le Parlement, ou le gouvernement, essaie de faire ici: contourner le processus judiciaire. En effet, chaque fois qu'une affaire sera portée devant la Cour suprême ou un tribunal provincial ou fédéral, la Cour d'appel ou la Cour suprême du Canada, le Parlement pourrait s'empresse de faire adopter un projet de loi pour contourner le processus judiciaire, ce qui reviendrait à porter atteinte à la justice fondamentale.

[Texte]

I think we need a ruling from the Supreme Court of Canada on this issue so that the federal government, the provincial jurisdictions, and all the other parties involved will know where the hell they stand. Then if the government of the day wishes to bring in some legislation either to change or correct what the judiciary has ruled, that is a new ball game. That is all I wanted to say, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much. I think that the possibility of this piece of legislation interfering with the justice system has been dealt with at a previous meeting and it was reported to us at that time by Mr. Abbot, Executive Secretary of the Canadian Railway Labour Association, and I quote him from the *Minutes of Proceedings and Evidence* of the last meeting, "I am not saying that this bill in any way prejudices the court". If you are advocating that it prejudices the court, then you are not being supported by the Secretary of the Canadian Railway Labour Association—

Mr. Benjamin: Mr. Abbot and I have disagreed a lot of times. It really becomes moot, if I understand the word under the law.

• 1630

The Chairman: I just wanted to show in the minutes that we have given serious consideration to the point you have raised. I do not think it is necessary to debate it further, because it has been mentioned here.

Mr. Benjamin: I just wanted to get it off my chest.

The Chairman: Well, we appreciate giving you the opportunity to do that.

I would like to thank our witness for coming in on short notice and appearing before the committee.

Since there are only two clauses in the bill and we have officials here now to assist us, we will go into clause-by-clause consideration.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on a point of order, I do not mean to be obstructive or obstreperous, but my colleague Mr. Samson, who just got out of the hospital following an operation, will be back here later today or tomorrow. Since he is the one from our party who is responsible for this bill—I am only substituting for him—I am wondering if as a courtesy the committee could finalize this on Thursday, when he is here.

The Chairman: That would depend on a couple of things—instructions from the committee—because the instructions we are operating under today were that if we finished on time we would deal with the clause by clause, and for that reason we invited officials from the department to be present. We certainly have the time to deal with it, and it is not easy on a Thursday even to get a committee room on the Hill these days, with the bills before the legislature—

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, neither this committee nor anybody else knew about this situation with Mr. Samson the last time you met. I would just like either tomorrow afternoon or Thursday at some time—

[Traduction]

Il faut que la Cour suprême du Canada se prononce sur cette question pour que le gouvernement fédéral, les provinces et toutes les parties concernées sachent à quoi s'en tenir. Une fois cela fait, libre au gouvernement de présenter un projet de loi visant à modifier ou à redresser l'arrêt judiciaire. Monsieur le président, voilà ce que j'avais à dire.

Le président: Merci beaucoup. Lors d'autres réunions, nous avons réfléchi à la possibilité que ce projet de loi fasse entrave au processus judiciaire. M. Abbot, secrétaire exécutif de l'Association des syndicats de cheminots du Canada a déclaré, et je cite le *Compte rendu* de notre dernière réunion: je ne dis pas que ce projet de loi porte préjudice au tribunal de quelque façon que ce soit. En prétendant que c'est le cas, vous, secrétaire exécutif de l'Association des syndicats de cheminots du Canada, êtes d'avis contraire. . .

M. Benjamin: Monsieur Abbot et moi-même ne sommes pas toujours d'accord. Si je comprends bien le sens juridique du terme, cela devient tout à fait hypothétique.

Le président: Je voulais qu'il soit bien clair à la lecture du procès-verbal que nous avons écouté vos arguments très sérieusement. Je ne pense pas qu'il soit nécessaire d'ajouter quoi que ce soit puisqu'il en a été question.

M. Benjamin: Je tenais à me vider le coeur.

Le président: Je suis heureux d'avoir pu vous y aider.

Je tiens à remercier les témoins qui, au pied levé, ont accepté de comparaître devant les membres du Comité.

Le projet de loi ne comporte que deux articles, et les représentants du ministère sont ici. Nous passerons donc à l'examen article par article.

M. Benjamin: J'invoque le Règlement. N'allez pas croire que je veuille entraver les travaux du Comité ou protester. Toutefois, mon collègue, M. Samson, vient tout juste de sortir de l'hôpital, après une opération, et il arrivera un peu plus tard aujourd'hui ou demain. Quant à moi, je le remplace puisque c'est lui qui est responsable du projet de loi pour notre parti. Par courtoisie, les membres du Comité accepteraient-ils d'attendre jeudi pour mettre la dernière main au projet de loi, puisqu'il sera présent à ce moment-là.

Le président: Cela dépend. Il faudrait que les membres du Comité me signalent que c'est leur souhait, car, pour aujourd'hui, il était prévu que si le temps le permettait, nous passerions à l'étude article par article, et pour cette raison nous avons demandé aux fonctionnaires du ministère de venir assister à nos délibérations. Certes, nous disposons du temps voulu, mais n'oublions pas qu'il n'est pas facile d'obtenir une salle de comité un jeudi, étant donné la quantité de projets de loi dont nous sommes saisis. . .

M. Benjamin: La dernière fois que le Comité s'est réuni, personne ne pouvait prévoir ce qui allait arriver à M. Samson. Je propose que nous attendions demain après-midi ou jeudi. . .

[Text]

The Chairman: Did he give you any indication, since you are replacing him?

Mr. Benjamin: The only word I got was that he would be back here later today or tomorrow morning; and I think it will be later today.

Mr. Malone: Mr. Chairman, from time to time members are away from committees with good reason, but if we held up every committee because a member was absent from the committee for a good reason it would be rare that we would ever meet in this place, because of the list of good reasons.

Mr. Benjamin: Oh, come on. *Noblesse oblige*.

Mr. Malone: I am going to take some very significant risk in saying this. To presume Mr. Benjamin could not hold forth the NDP position on transportation, after being here from just a little before Sir John A. Macdonald became the Prime Minister of Canada and being active on the transport committee for all those years, is to underestimate him in a very serious way. I would move we not allow Mr. Benjamin to insult himself and that we get on with the meeting and respect his talent in this area.

Mr. Benjamin: I am not insulting myself. I have lots of other people who are only too happy to do that. This is purely a matter of courtesy amongst Members of Parliament and a matter of courtesy to my colleague, and I am just asking that courtesy from the committee. If we can do this tomorrow or Thursday—

The Chairman: But in fairness to both your party and your normal spokesman at this gathering I should point out we all have difficulty—

Mr. Benjamin: He is not a back-bench member. He is our critic on this bill.

The Chairman: That is right, and he was here when the decision was made to deal with the bill in the fashion we are dealing with it. So I think the fact that he cannot attend... it would be possible for you to represent him. I am sure he has given you his position on where the party should go on this bill and we would rely on that judgment and respect your vote on his behalf. That is the purpose of having substitutes on legislative and standing committees.

Mr. Benjamin: Okay.

The Chairman: I can see no consensus in this committee—

Mr. Benjamin: There will be a request some day from one of you guys.

The Chairman: It should come at the time of—

Mr. Benjamin: I have a long memory.

Mr. Samson did not know on February 22 that all of a sudden they would call him in for an operation. He has been waiting for over a year for it.

The Chairman: Did he advise you?

Mr. Benjamin: For God's sake, he had no idea then. That is why he agreed to clean this up today. I just put this out as a request, that is all.

• 1635

The Chairman: I think it is a fair request. I am not trying to minimize the request, but I am asking you, in all honesty, if he advised you of his position.

[Translation]

Le président: Vous a-t-il indiqué quoi que ce soit, puisque vous le remplacez?

M. Benjamin: Il m'a tout simplement dit qu'il arriverait aujourd'hui en fin de journée ou demain matin. Je pense qu'il arrivera aujourd'hui.

M. Malone: Monsieur le président, il arrive que des membres du Comité soient retenus pour des motifs valables et si nous interrompons les travaux d'un comité chaque fois qu'un député est absent pour un motif valable, nous nous réunirions rarement parce que ce genre d'absence est très fréquent.

M. Benjamin: Allons, noblesse oblige.

M. Malone: Je risque gros en disant ce que je vais dire, mais il ne faudrait pas sous-estimer M. Benjamin en présumant qu'il ne peut pas, à lui seul, défendre les positions du NPD en matière de transport, car après tout, il était déjà sur la Colline un peu avant que sir John A. Macdonald devienne premier ministre du Canada et depuis, il n'a cessé de s'intéresser au comité des Transports. Je refuse de laisser M. Benjamin s'infliger cet affront-là et je propose que nous poursuivions la réunion avec toute la déférence que mérite sa compétence.

M. Benjamin: Je ne m'inflige pas d'affront. Je laisse à d'autres le soin de le faire. Si j'ai fait cette proposition, c'est par pure courtoisie à l'endroit de mon collègue, et je demande aux membres du Comité de m'appuyer. Si nous pouvions reprendre cela demain ou jeudi. . .

Le président: Je me vois obligé de signaler les difficultés que nous éprouvons. . .

M. Benjamin: Il ne s'agit pas de n'importe quel député, mais bien du critique de notre parti sur ce projet de loi.

Le président: Vous avez raison, et il était ici quand nous avons décidé de la façon de procéder. Ainsi, puisqu'il ne peut pas être présent. . . vous pourriez très bien le remplacer. Je suis sûr que vous vous êtes concertés quant à la position de votre parti sur le projet de loi, et fort de cela, nous respecterons votre vote en son nom. C'est précisément ce à quoi servent les remplaçants aux comités permanents ou législatifs.

M. Benjamin: J'en conviens.

Le président: Les autres membres du Comité ne semblent pas vouloir. . .

M. Benjamin: Un de ces jours, vous nous demanderez la même chose.

Le président: Ce serait au moment. . .

M. Benjamin: J'ai la mémoire longue.

Le 22 février, M. Samson ne pouvait pas prévoir qu'il serait opéré ces jours-ci précisément. Il attend depuis plus d'un an.

Le président: Est-ce qu'il vous en a parlé alors?

M. Benjamin: Pensez-vous qu'il pouvait le prévoir. Cela explique pourquoi il a accepté ce qui a été décidé. Considérez ma requête comme une simple proposition.

Le président: Votre requête est de bonne guerre. Je ne dis pas le contraire, mais je vous demande s'il vous a fait part de sa position.

[Texte]

Mr. Benjamin: For all you know I disagree with him.

The Chairman: We will respect your vote.

Mr. Belsher (Parliamentary Secretary to the Minister of Transport): I am not aware of any amendments being proposed. There are none from the government side, and there is only one clause to be dealt with. Did the Liberals have any amendments?

The Chairman: We had no notice of amendments. As chairperson I can state that as fact.

Mr. Belsher: I think we could proceed.

The Chairman: Then I suggest we follow the intended agenda of today's meeting and move to clause-by-clause consideration of this particular bill.

Present with us today is Ralph Jones, Director of Rail Freight Programs, Transport Canada.

Clauses 1 and 2 agreed to

The Chairman: Shall the title pass?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Shall I report the bill to the House?

Some hon. members: Agreed.

Mr. Benjamin: On division.

The Chairman: It will not, I would assume, be necessary to print the bill for the House, since it is tabled in its present form and distributed to every member. With no amendments, can we dispense with the printing of the bill to be distributed in the House? It is not necessary, under Standing Orders, to print.

Mr. Benjamin: There are probably a few hundred lying around yet.

Some hon. members: Agreed.

Mr. Benjamin: There—we did a cutback in the budget.

The Chairman: This committee stands adjourned to the call of the Chair.

[Traduction]

M. Benjamin: Vous savez très bien que nous ne sommes pas d'accord.

Le président: Nous allons respecter votre vote.

M. Belsher (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Il n'y a pas de proposition d'amendement. Le parti ministériel n'en a pas présenté, et nous devons examiner un seul article. Les Libéraux ont-ils des amendements?

Le président: Nous n'avons pas reçu de proposition dans ce sens. Je vous affirme cela en ma qualité de président.

M. Belsher: Nous pouvons donc y aller.

Le président: Je propose que nous nous en tenions à l'ordre du jour prévu pour la séance d'aujourd'hui et que nous passions à l'examen article par article du projet de loi.

Est présent aujourd'hui, Ralph Jones, directeur des programmes de transport du fret ferroviaire, Transports Canada.

Les articles 1 et 2 sont adoptés

Le président: Le titre est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Le président: Dois-je renvoyer le projet de loi à la Chambre?

Des voix: D'accord.

M. Benjamin: Avec voix dissidente.

Le président: Je présume qu'il ne sera pas nécessaire de faire réimprimer le projet de loi pour le rapport à la Chambre puisqu'il y est renvoyé dans l'état où il a été distribué à tous les membres. Puisqu'il n'y a pas d'amendement, pouvons-nous nous passer de le réimprimer? Le Règlement n'exige pas la réimpression.

M. Benjamin: Nous en avons sans doute quelques centaines d'exemplaires en réserve.

Des voix: D'accord.

M. Benjamin: On pourra toujours dire que cela nous a permis des économies.

Le président: La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESS

From the United Transportation Union:

Ronald Bennett, Canadian Legislative Director.

TÉMOIN

Des travailleurs unis des transports:

Ronald Bennett, directeur législatif canadien.



CANADA

INDEX

LEGISLATIVE COMMITTEE ON

BILL C-5 Railway Act (amdt.)

HOUSE OF COMMONS



Issues 1-2

•

1989-1990

•

2nd Session

•

34th Parliament

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by
the Queen's Printer for Canada.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and
Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des
communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

GUIDE TO THE USERS

This Index is subject-based and cross-referenced. A list of dates of meetings of the committee with the corresponding issue numbers may be found under the heading “**Dates and Issues**” on the following page. Issue numbers are indicated by bold face.

The index provides general subject analysis as well as corresponding subject entries under the names of individual Members of Parliament. All subject entries in the index are arranged alphabetically.

(Main subject)
(sub-heading)

Banks and banking
Service charges, senior citizens, **15:9**

(Member)
(subject entry)

Riis, Nelson A. (NDP—Kamloops)
Banks and banking, **15:9**

The index is extensively cross-referenced. Cross-references to a first sub-heading are denoted by a long dash “—”, for example:

Senior citizens *see* Banks and banking—Service charges

Cross-references to several sub-headings under one main subject are indicated by the term *passim*.

Included in the index are several headings that may be particularly useful; a list under **Organizations appearing** shows all appearances by organizations before the Committee; the headings **Orders of Reference** and **Committee studies and inquiries** list all matters studied by the Committee; the section **Procedure and Committee business** records all items of a procedural nature including those listed in the Minutes.

The most common abbreviations found in the Index are as follows:

A = Appendices Amdt. = Amendment M. = Motion S.O. = Standing Order

Political affiliations: Ind = Independent L = Liberal NDP = New Democratic Party
PC = Progressive Conservative Ref = Reform Party of Canada

For further information contact the
Index and Reference Service—(613) 992-8976
FAX (613) 992-9417

INDEX

HOUSE OF COMMONS LEGISLATIVE COMMITTEE

OFFICIAL REPORT

SECOND SESSION—THIRTY-FOURTH PARLIAMENT

DATES AND ISSUES

—1990—

February: 20th, 22nd, 1.

March: 5th, 2.

Abbott, Ed (Canadian Railway Labour Association)
Railway Act (amdt.) (Bill C-5), 1:32-44

Angus, Iain (NDP—Thunder Bay—Atikokan)
Central Western Railway Corporation, 1:30-1, 39
Railway Act (amdt.) (Bill C-5), 1:30-1, 38-9

Belsher, Ross (PC—Fraser Valley East; Parliamentary Secretary to Minister of Transport)
Central Western Railway Corporation, 1:31, 39-40
Procedure and Committee business
Documents, M., 1:8
Meetings, 1:16-7
Organization meeting, 1:6-8, 11-7
Questioning of witnesses, 1:8
Witnesses, 1:11-5
Railway Act (amdt.) (Bill C-5), 1:31, 39-40; 2:21

Benjamin, Les (NDP—Regina—Lumsden)
Central Western Railway Corporation, 2:12-3, 17-9
Procedure and Committee business, bills, 2:19-21
Railway Act (amdt.) (Bill C-5), 2:7, 12-3, 17-21

Bennett, Ronald (United Transportation Union)
Railway Act (amdt.) (Bill C-5), 2:5-17

Canada Labour Code *see* Central Western Railway Corporation—Employees

Canadian Atlantic Railway *see* Central Western Railway Corporation—Jurisdiction

Canadian National Railways *see* Central Western Railway Corporation—Stettler subdivision

Canadian Railway Labour Association *see* Central Western Railway Corporation—Employees—Jurisdiction;
Organizations appearing

Central Western Railway Corporation
Cost-efficiency, 1:18, 29; 2:11-2, 14-7
Employees
Attitude, 1:19-20; 2:13-5
Canada Labour Code, successor rights, legal decisions
Canadian Railway Labour Association position, 1:32-44
United Transportation Union position, 2:12-3, 18-9
Hours of work, 1:21; 2:8, 11, 15
Number, 1:18, 31-2; 2:17
Salaries, 1:21-2, 25-6
Equipment, locomotives, costs, 1:30-1
Financing, System Improvement Reserve Fund, 1:31
Grain companies, relationship, 1:28
Grain transportation, 1:18, 27-8; 2:6-7
Inspections, jurisdiction, 1:22
Jurisdiction, federal/provincial, 1:18-9
Canadian Atlantic Railway, comparison, 1:35
Canadian Railway Labour Association position, 1:33-6, 40-4
Litigation, costs, 1:26-7
United Transportation Union position, 2:5, 7-11, 17-8
"Mazankowski's flagship railway", 1:33, 37
Purchase agreement, 2:6
Safety record, 1:18, 20; 2:8, 11, 13, 15, 17
Schedule/service, 1:18, 29
Stettler subdivision, Canadian National Railways
abandonment, offsetting, 1:18, 28; 2:5-6

Central Western Railway Corporation—Cont.
Uniform Code of Operating Rules, application, 1:20; 2:8
Upgrading, expenditures, 1:22-5
See also Organizations appearing; Railway Act (amdt.) (Bill C-5)—References

Committee
Witnesses, inviting, T. Payne, 1:10, 12-3
See also Procedure and Committee business

Documents *see* Procedure and Committee business

Domm, Bill (PC—Peterborough; Chairman)
Central Western Railway Corporation, 1:43-4
Procedure and Committee business
Bills, 2:19-21
Documents, M. (Belsher), 1:7-8
Meetings, 1:15-7
Organization meeting, 1:6-13, 15-7
Printing, minutes and evidence, M. (Samson), 1:7
Questioning of witnesses, 1:8-9
Quorum, M. (Nault), 1:7
Staff, M. (Feltham), 1:8-9
Witnesses, 1:9-13, 15
Railway Act (amdt.) (Bill C-5), 1:29-30, 32, 43-4; 2:5
References, appointment as Chairman, 1:6

Federal-provincial relations *see* Central Western Railway Corporation—Jurisdiction

Feltham, Louise (PC—Wild Rose)
Procedure and Committee business
Organization meeting, 1:6, 9-10
Staff, M., 1:9
Witnesses, 1:10

Ferguson, Hon. Ralph (L—Lambton—Middlesex)
Central Western Railway Corporation, 2:16-7
Railway Act (amdt.) (Bill C-5), 2:16-7

Grain companies *see* Central Western Railway Corporation

Grain transportation *see* Central Western Railway Corporation

Labour relations *see* Central Western Railway Corporation—Employees

Malone, Arnold (PC—Crowfoot)
Central Western Railway Corporation, 1:26-9, 40-2; 2:14-6
Procedure and Committee business
Bills, 2:20
Meetings, 1:15-7
Organization meeting, 1:6, 8-10, 12-7
Questioning of witnesses, 1:8
Staff, M. (Feltham), 1:8-9
Witnesses, 1:12-5
Railway Act (amdt.) (Bill C-5), 1:26-9, 32, 40-2; 2:12, 14-6, 20
Short-line railways, 2:15-6

Mazankowski, Hon. Donald Frank (PC—Vegreville; Deputy Prime Minister; President of the Privy Council for Canada and Minister of Agriculture)
References *see* Central Western Railway Corporation

Nault, Robert D. (L—Kenora—Rainy River)
Central Western Railway Corporation, 1:20-2; 2:9-11

Nault, Robert D.—Cont.

Procedure and Committee business

Meetings, 1:16-7

Organization meeting, 1:10-7

Witnesses, 1:10-5

Railway Act (amdt.) (Bill C-5), 1:20-2; 2:9-11

Short-line railways, 1:14

Normand, Robert J.M. (Committee Clerk)

Procedure and Committee business, organization meeting, 1:6, 11, 16-7

Order of Reference, 1:3

Organization meeting *see* Procedure and Committee business

Organizations appearing

Canadian Railway Labour Association, 1:32-44

Central Western Railway Corporation, 1:18-32

United Transportation Union, 2:5-17

See also individual witnesses by surname

Pasquill, Timothy (Central Western Railway Corporation)

Railway Act (amdt.) (Bill C-5), 1:20-2, 25-6, 31-2

Payne, Thomas (Central Western Railway Corporation)

Railway Act (amdt.) (Bill C-5), 1:18-32

References *see* Committee—Witnesses

Procedure and Committee business

Bills

Clause-by-clause study, delay to accommodate Member's unavoidable absence, 2:19-21

Reprint, dispensing with, 2:21

Chairman, appointment by Deputy Speaker, 1:6

Documents, distribution in language received, M. (Belsher), 1:7-8, agreed to, 4

Meetings, scheduling, 1:15-7

Organization meeting, 1:6-17

Printing, minutes and evidence, M. (Samson), 1:7, agreed to, 4

Questioning of witnesses, time limit, 1:9

M. (Malone), 1:8, agreed to, 4

Quorum, meeting and receiving/printing evidence without, M. (Nault), 1:7, agreed to, 4

Staff, secretarial, engaging, M. (Feltham), 1:8-9, agreed to, 4-5

Witnesses, appearances, scheduling, 1:9-15, agreed to, 5

Railway Act (amdt.) (Bill C-5) Legislative Committee *see* Committee**Railway Act (amdt.) (Bill C-5)—Minister of Transport****Railway Act (amdt.) (Bill ...—Cont.**

Consideration, 1:17-44; 2:5-21; 2:21, carried on division, 4; report to House without amdt., 2:21, agreed to, 4

Clause 1, 2:21, carried, 4

Clause 2, 2:21, carried, 4

Title, 2:21, carried, 4

References

Central Western Railway Corporation position, 1:19

United Transportation Union position, 2:5, 9

See also Order of Reference; Report to House

Report to House, 2:3

Safety *see* Central Western Railway Corporation

Samson, Cid (NDP—Timmins—Chapleau)

Central Western Railway Corporation, 1:25-6

Procedure and Committee business

Meetings, 1:16-7

Organization meeting, 1:7-9, 11, 13, 16-7

Printing, minutes and evidence, M., 1:7

Questioning of witnesses, 1:9

Quorum, M. (Nault), 1:7

Witnesses, 1:13

Railway Act (amdt.) (Bill C-5), 1:23-6

Short-line railways

Uniform Code of Operating Rules, application, 1:14

United Transportation Union position, 2:15-6

See also Central Western Railway Corporation

Stettler, Alta. *see* Central Western Railway Corporation

Successor rights *see* Central Western Railway Corporation—Employees, Canada Labour Code

System Improvement Reserve Fund *see* Central Western Railway Corporation—Financing

Tobin, Brian (L—Humber—St. Barbe—Baie Verte)

Central Western Railway Corporation, 1:19, 36-8

Railway Act (amdt. (Bill C-5), 1:19-20, 22, 24-5, 30, 36-8

Uniform Code of Operating Rules *see* Central Western Railway Corporation; Short-line railways

United Transportation Union *see* Central Western Railway Corporation—Employees—Jurisdiction; Organizations appearing; Railway Act (amdt.) (Bill C-5)—References; Short-line railways

Witnesses *see* Organizations appearing and *individual witnesses by surname*

Tobin, Brian (L—Humber—Sainte-Barbe—Baie Verte)

Central Western Railway Corporation. I:19, 37-8

Chemins de fer, Loi (modification), projet de loi C-5, étude, I:19-20, 24-5, 36-8

Comité, I:22, 30

Lignes de chemin de fer sur courte distance, I:37

Transports, Loi nationale
Central Western Railway Corporation, assujettissement, omission, etc., I:18, 26, 32-3

Transports, Loi nationale—Suite

Voir aussi Lignes de chemin de fer sur courte distance—

Compétence—Transfert

Travailleurs unis des transports

Composition, 2:5

Voir aussi Chemins de fer, Loi (modification), projet de loi C-5; Lignes de chemin de fer sur courte distance;

Témoins

VIA Rail

Statut juridique, I:39

- Chemins de fer, Loi (modification)....—Suite**
Voir aussi Central Western Railway Corporation—
 Activités—Modification et Code canadien du travail
 CN. *Voir* Canadien National
Code canadien du travail. *Voir* Central Western Railway Corporation; Lignes de chemin de fer sur courte distance;
 (Comité
 Députés, temps de parole et ordre d'intervention, 1:8, 22, 29-30, 44
 Documents
 Distribution avant traduction, autorisation, 1:7-8
 Exemples de demandes, 1:38
 Personnel de recherche, présentation, 1:6
 Personnel de soutien, embauche, autorisation, 1:8-9
 Séance d'organisation, 1:6-17
 Calendrier, 1:15-7
 Tenue et impression des témoignages en l'absence de quorum, 1:7
 Témoins
 Audition, ordre, 1:11-2
 Comparution, propositions, 1:9-13
 Temps de parole, 1:9, 11
Conseil canadien des relations de travail. *Voir* Central Western Railway Corporation—Code
Cour fédérale d'appel. *Voir* Central Western Railway Corporation—Code
Cour suprême. *Voir* Central Western Railway Corporation—(Code)—Appel
Domin, Bill (PC—Peterborough; président)
 Central Western Railway Corporation, 1:43
 Chemins de fer, Loi (modification), projet de loi C-5, étude, 1:43
Voir aussi Président du Comité
Feltham, Louise (PC—Wild Rose)
 Comité, séance d'organisation, 1:6, 9-10
Ferguson, Ithon, Ralph (L—Lambton—Middlesex)
 Central Western Railway Corporation, 2:16-7
 Chemins de fer, Loi (modification), projet de loi C-5, étude, 2:16-7
Lignes de chemin de fer sur courte distance
 Central Western Railway Corporation, première ligne du genre au pays, 1:14, 35
 Code canadien du travail, obligations de successeur, inapplication du fait de la compétence provinciale, 1:37, 41-3
 Compétence fédérale, 1:14
 Maintien préconisé, 2:9
 Ontario Northland et Quebec North Shore and Labrador, position, 2:14, 17
 Ou provinciale, problème, 2:17-8
 Transfert aux provinces au moment de l'adoption de la Loi nationale des transports, 1:14; 2:10
 Nombre en activité, 2:14
 Prolifération, conséquences appréhendées, 1:35-6
 Solution de rechange à l'abandon des lignes, 2:16
 Travailleurs unis des transports, position, 2:15-6
- Témoins**
 Association des syndicats de cheminots du Canada, 1:22-44
 Central Western Railway Corporation, 1:18-32
 Transports, ministre, secrétaire parlementaire, 1:31, 39-40
 Travailleurs unis des transports, 2:5-17
- Séance d'organisation.** *Voir* Comité
 Comité, séance d'organisation, 1:7-9, 11, 13, 16-7
 1:23-6
 Chemins de fer, Loi (modification), projet de loi C-5, étude, Central Western Railway Corporation, 1:23-6
Samson, Cid (NPD—Timmins—Chapleau)
 Central Western Railway Corporation, 1:23-6
 Projet de loi C-5 (Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer), 2:3
Rapport à la Chambre
 Projet de loi C-5 (Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer sur courte distance—Compétence
 Quebec North Shore and Labrador. *Voir* Lignes de chemin de fer sur courte distance—Compétence
Projet de loi C-5, comité législatif. *Voir* pluri Comité
Process-verbaux et témoignages
 Impression, 1:7
 Projet de loi, étude article par article, report demandé, 2:19-21
Procédure et Règlement
 Nominaton de Domm, 1:6
Président du Comité
 Chemins de fer, Loi (modification), projet de loi C-5, étude, 1:18-32
Payne, Thomas (Central Western Railway Corporation)
 Chemins de fer, Loi (modification), projet de loi C-5, étude, 1:20-2, 25-6, 31-2
Prasquill, Timothy (Central Western Railway Corporation)
 Chemins de fer, Loi (modification), projet de loi C-5, étude, 1:20-2, 25-6, 31-2
Ordre de renvoi
 Projet de loi C-4 (Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer), 1:3
Ontario Northland. *Voir* Lignes de chemin de fer sur courte distance—Compétence
 Lignes de chemin de fer sur courte distance, 1:14; 2:10
 Comité, séance d'organisation, 1:10-7
 Chemins de fer, Loi (modification), projet de loi C-5, étude, 1:20-2; 2:9-11
Nault, Robert D. (L—Kenora—Rainy River)
 Central Western Railway Corporation, 1:20-2; 2:9, 11
Milner et Steer, cabinet d'avocats. *Voir* Central Western Railway Corporation—Avocats
Procédure et Règlement. Loi nationale, 1:26
 2:15-6
 Lignes de chemin de fer sur courte distance, 1:14, 41-2;
 Comité, séance d'organisation, 1:6, 8, 10, 12-7
 1:26-9, 40-2; 2:12, 14-6, 20
 Chemins de fer, Loi (modification), projet de loi C-5, étude, Central Western Railway Corporation, 1:26-9, 41-2; 2:14-5
Malone, Arnold (PC—(rowfoot)
 Chemins de fer, Loi (modification), projet de loi C-5
 Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer. *Voir* pluri

Abbott, Ed (Association des syndicats de cheminots du Canada)
Chemins de fer, Loi (modification), projet de loi C-5, étude,
1:22-44

Alberta, gouvernement. *Voir* Central Western Railway
Corporation—Activités

Angus, Iain (NPD—Thunder Bay—Atikokan)

Central Western Railway Corporation, 1:30-1, 39
Chemins de fer, Loi (modification), projet de loi C-5, étude,
1:30-1, 38-9

Comité, 1:38

Association des syndicats de cheminots du Canada

Composition, 1:32
Voir aussi Chemins de fer, Loi (modification), projet de loi
C-5; Témoins

Belsher, Ross (PC—Fraser Valley-Est; secrétaire parlementaire
du ministre des Transports)

Central Western Railway Corporation, 1:31, 39-40
Chemins de fer, Loi (modification), projet de loi C-5, étude,
1:31, 39-40; 2:21

Comité, séance d'organisation, 1:6-9, 11-7

Lignes de chemin de fer sur courte distance, 1:14

Benjamin, Les (NPD—Regina-Lumsden)

Central Western Railway Corporation, 2:12-3, 18-9
Chemins de fer, Loi (modification), projet de loi C-5, étude,
2:7, 12-3, 17-21

Lignes de chemin de fer sur courte distance, 2:17-8

Procédure et Règlement, 2:19-21

Bennett, Ronald (Travailleurs unis des transports)

Chemins de fer, Loi (modification), projet de loi C-5, étude,
2:5-17

Bouchard, I'hon. Benoit. *Voir* Central Western Railway
Corporation—Activités—Modification—Lettre

Canadien National (CN). *Voir* Central Western Railway
Corporation—Rentaabilité—Amélioration

Central Western Railway Corporation

Activités, réglementation, compétence

Alberta, gouvernement, 1:18

Employés, protection, différence entre les compétences
fédérales et provinciales, 2:9-10

Modification apportée par le projet de loi C-5, 1:39-40; 2:14

Lettre du 24 août 1989 du ministre Benoit Bouchard,
1:33-4, 38, 40, 43

Situation actuelle impliquant les autorités fédérales et
provinciales, 1:18-9, 26; 2:10-1

Avocats, cabinet Milner et Steer, services, recours, 1:26-7

Céréales, transport

Chargements, nombre de wagons-trémiées accepté, etc.,
1:29

Coûts, 1:18, 29

Services, 1:27-8; 2:16

Sociétés acheteuses de céréales, relations, 1:28; 2:14

Tonnage, 1:27; 2:6, 16

Central Western Railway Corporation—Suite
Code canadien du travail, obligations de successeur,
jugement du Conseil canadien des relations de travail,
décisions de la Cour fédérale d'appel relatives à la
compétence, effet du projet de loi C-5, etc., 1:33, 35, 39,
42-4; 2:7-8
Appel devant la Cour suprême, 1:33-4, 36-9, 41, 43; 2:7, 9,
12-3, 18-9
Création
Emplois préservés, 1:28
Historique, 2:5-7
Raison, 1:18
Employés
Conditions de travail, 1:21
Heures travaillées consécutivement, période de repos, etc.,
1:21; 2:8
Nombre, 1:18, 31; 2:17
Non-syndicalisation, 1:20-1
Pratiques, raccourcis utilisés, incidence sur la sécurité,
etc., 1:25-6; 2:15
Règlement unité d'exploitation, assujettissement, 1:20; 2:8
Rémunération, 1:21-2, 25
Satisfaction, degré, 2:13-4
Voir aussi sous le titre susmentionné Activités
Locomotives, achat aux États-Unis, prix et frais de transport,
1:30-1
Rentaabilité, 2:16-7
Amélioration par rapport au CN, explication, 2:11-2
Sécurité
Dossier, 1:18, 20
Inspection, responsabilité, 1:22
Règles, respect, 1:21-2; 2:13, 17
Voir aussi sous le titre susmentionné Employés—
Pratiques
Service, fréquence, 1:18
Subvention fédérale, 1:31; 2:8
Voies
Améliorations, 1:22-5
Entretien, 2:17
Voir aussi Chemins de fer, Loi (modification), projet de loi
C-5; Lignes de chemin de fer sur courte distance;
Témoins; Transports, Loi nationale
Céréales, transport. *Voir* Central Western Railway Corporation
Chemins de fer, lignes de courte distance. *Voir plutôt* Lignes de
chemin de fer sur courte distance
Chemins de fer, Loi (modification), projet de loi C-5. Ministère
des Transports
Art. 1 et 2 adoptés, 2:21
Association des syndicats de cheminots du Canada, position,
1:32-6
Central Western Railway Corporation
Employés, position, 1:19-20
Position, 1:18-9
Étude, 1:17-44; 2:5-21
Objet, 1:36-7, 40-1, 43
En un seul jour, 1:13-5
Rapport à la Chambre, 2:3, 21
Réimpression, abstention, 2:21
Titre adopté, 2:21
Travailleurs unis des transports, position, 2:5-9

INDEX

COMITÉ LÉGISLATIF DE LA CHAMBRE DES COMMUNES COMPTE RENDU OFFICIEL

DEUXIÈME SESSION, TRENTE-QUATRIÈME LÉGISLATURE

DATES ET FASCICULES

—1990—

Février: les 20 et 22, f.1.
Mars: le 5, f.2.

Cet index se compose de titres-sujets (descripteurs généraux et spécifiques), de titre-auteurs (députés et témoins) et de renvois. Les numéros des fascicules sont indiqués en caractères gras.

titre-sujet:	Central Western Railway Corporation Subvention fédérale, 1:31 : 2:8
titre-auteur:	Malone, Arnold (PC—Crowfoot) Transports, Loi nationale, 1:26
renvoi:	renvoi: Milner et Steer, cabinet d'avocats. Voir Central Western Railway Corporation—Avocats

Certains descripteurs servent à compiler des informations susceptibles d'intéresser l'utilisateur. Ainsi, **Témoins** regroupe les divers organismes qui ont comparu. D'autres descripteurs remplissent une fonction semblable: **Ordre de renvoi, Rapport à la Chambre**, etc.

Les dates et les numéros des fascicules contenant les procès-verbaux et témoignages des séances du comité sont répertoriés dans les pages préliminaires sous le titre «DATES ET FASCICULES».

Les abbréviations et symboles qui peuvent être employés sont les suivants.

A=appendices; am.=amendement; Art.=article; M.=motion

Les affiliations politiques sont représentées de la façon suivante:

Ind.	Indépendant
L	Parti libéral du Canada
NPD	Nouveau parti démocratique du Canada
PC	Parti progressiste conservateur du Canada
Réf.	Parti réformiste du Canada

Pour toute demande de renseignement, veuillez vous adresser
au Service de l'index et des références (613) 992-7645
télécopieur (613) 992-9417

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des
communes par l'imprimeur de la Reine pour le Canada.
En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada.
Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by
the Queen's Printer for Canada.
Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and
Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

CHAMBRE DES COMMUNES

Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer

Projet de loi C-5

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE

DU

INDEX

CANADA



ACCO TM/MC

YELLOW	25970	JAUNE
BLACK	25971	NOIR
BLUE	25972	BLEU
RL BLUE	25973	BLEU RL
GREY	25974	GRIS
GREEN	25975	VERT
TANGERINE	25977	TANGERINE
RED	25978	ROUGE
EX RED	25979	ROUGE EX

MADE IN CANADA BY/FABRIQUÉ AU CANADA PAR

ACCO CANADIAN COMPANY LIMITED
COMPAGNIE CANADIENNE ACCO LIMITÉE
TORONTO CANADA

